

Úradný vestník

Európskej únie

L 138



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 59

26. mája 2016

Obsah

I Legislatívne akty

NARIADENIA

- ★ **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004⁽¹⁾** 1

SMERNICE

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii⁽¹⁾** 44
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc⁽¹⁾** 102

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

I

(Legislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/796

z 11. mája 2016

o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Postupné vytváranie jednotného európskeho železničného priestoru si vyžaduje činnosť Únie v oblasti predpisov uplatniteľných na železnice s ohľadom na aspekty technickej bezpečnosti a interoperability, ktoré sú navzájom neoddeliteľne prepojené a vyžadujú si vyššiu mieru harmonizácie na úrovni Únie. Príslušné právne predpisy v oblasti železničnej dopravy, najmä tri železničné balíky, boli prijaté v uplynulých dvoch desaťročiach, pričom najdôležitejšie z nich v tomto ohľade sú smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽⁴⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽⁵⁾.
- (2) Súčasné sledovanie cieľov v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc si vyžaduje rozsiahlu technickú prácu riadenú špecializovaným orgánom. Preto bolo ako súčasť druhého železničného balíka z roku 2004 nevyhnutné vytvoriť v existujúcom inštitucionálnom rámci a s ohľadom na rovnováhu právomocí v Únii európsku agentúru pre bezpečnosť a interoperabilitu železníc.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 10. decembra 2015 (Ú. v. EÚ C 56, 12.2.2016, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 28. apríla 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (3) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽¹⁾ sa zriadila Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) s cieľom podporiť vytvorenie európskeho železničného priestoru bez hraníc a pomôcť revitalizovať železničný sektor pri súčasnom posilňovaní jeho základných výhod z hľadiska bezpečnosti. Štvrtý železničný balík obsahuje dôležité úpravy určené na zlepšenie fungovania jednotného európskeho železničného priestoru prostredníctvom zmien, ktoré sa dosiahnu prepracovaním smernice 2004/49/ES a smernice 2008/57/ES, ktoré sú obidve priamo spojené s úlohami agentúry. V uvedených smerniciach sa stanovuje najmä vykonávanie úloh týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá a bezpečnostných osvedčení na úrovni Únie. Zahŕňa to väčšiu úlohu pre agentúru. Z dôvodu značného množstva zmien, ktoré zavádza do úloh a vnútornej organizácie agentúry by sa malo nariadenie (ES) č. 881/2004 zrušiť a nahradiť novým právnym aktom.
- (4) Agentúra by mala prispievať k rozvoju skutočnej európskej železničnej kultúry zabezpečením základného nástroja pre dialóg, konzultácie a výmenu názorov medzi všetkými subjektmi železničného sektora, a to s náležitým ohľadom na ich funkcie, ako aj technické charakteristiky železničného sektora. Agentúra by pri plnení svojich úloh, a najmä pri vypracúvaní odporúčaní a stanovísk, mala v maximálne možnej miere zohľadňovať externé odborné znalosti v oblasti železničnej dopravy, najmä tie, ktoré pochádzajú od odborníkov zo železničného sektora a dotknutých vnútroštátnych orgánov. Agentúra by preto mala vytvoriť kompetentné a reprezentatívne pracovné skupiny a skupiny zložené predovšetkým z uvedených odborníkov.
- (5) S cieľom poskytnúť lepší prehľad o hospodárskom vplyve na železničný sektor a jeho vplyve na spoločnosť, s cieľom umožniť ostatným, najmä Komisii, riadiacej rade agentúry (ďalej len „riadiaca rada“) a výkonnému riaditeľovi agentúry (ďalej len „výkonný riaditeľ“), prijímať podložené rozhodnutia a s cieľom účinnejšie riadiť pracovné priority a pridelovanie zdrojov v rámci agentúry by agentúra mala ďalej rozšíriť svoju účasť na činnostiach v oblasti posudzovania vplyvu.
- (6) Agentúra by mala poskytovať nezávislú a objektívnu technickú podporu hlavne pre Komisiu. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽²⁾ poskytuje základ vypracovania a revízie technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“), zatiaľ čo smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 ⁽³⁾ poskytuje základ vypracovania a revízie spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“), spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „CST“) a spoločných bezpečnostných ukazovateľov (ďalej len „CSI“). Kontinuálna činnosť a priebežný rozvoj TSI, CSM, CST a CSI si vyžadujú stály technický rámec a špecializovaný orgán s vyčlenenými zamestnancami s vysokou úrovňou odborných znalostí. Agentúra by na tieto účely mala byť zodpovedná za poskytovanie odporúčaní a stanovísk Komisii, pokiaľ ide o vypracovanie a revíziu TSI, CSM, CST a CSI. Agentúra by tiež mala na žiadosť vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a regulačných orgánov vypracúvať nezávislé technické stanoviská.
- (7) Pre zaistenie väčšej efektívnosti a nestrannosti vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky je zásadné, aby sa agentúre udelila ústredná úloha. V prípade, že sa operačná oblasť nachádza iba na území jedného členského štátu, by dotknutý železničný podnik mal mať možnosť vybrať si, či svoju žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie predloží agentúre, alebo vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. Stanoví to smernica (EÚ) 2016/798.
- (8) Udelenie povolenia na uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky v každom členskom štáte s výnimkou určitých špecifických prípadov sa v súčasnosti v prípade železničných vozidiel ustanovuje v smernici 2008/57/ES. Pracovná skupina pre povoľovanie vozidiel zriadená Komisiou v roku 2011 posudzovala viacero prípadov, keď výrobcovia a železničné podniky čelili ťažkostiam v dôsledku dlhého trvania postupu udeľovania povolení a nadmerných nákladov naň, a navrhla niekoľko zlepšení. Keďže dôvodom niektorých problémov je zložitosť súčasného postupu povoľovania vozidiel, tento postup by sa mal zjednodušiť, a ak je to možné, zjednotiť. Každému železničnému vozidlu by sa malo udeliť len jedno povolenie. V prípade, že operačnú oblasť tvorí sieť alebo siete v rámci iba jedného členského štátu, žiadatelia by mali mať možnosť vybrať si, či svoju žiadosť o povolenie vozidla predložia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v tomto nariadení agentúre, alebo vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. Toto by malo pre sektor konkrétny prínos v podobe znížených nákladov na postup a jeho kratšieho trvania a znížilo by to riziko možnej diskriminácie, najmä nových podnikov, ktoré chcú vstúpiť na trh železničnej dopravy. Stanoví to smernica (EÚ) 2016/797.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (pozri stranu 44 tohto úradného vestníka).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (pozri stranu 102 tohto úradného vestníka).

- (9) Je nevyhnutné, aby uplatňovanie smernice (EÚ) 2016/797 a smernice (EÚ) 2016/798 nevedlo k zníženiu úrovne bezpečnosti v železničnom systéme Únie. V tejto súvislosti by agentúra mala prebrať plnú zodpovednosť za povolenia vozidiel a jednotné bezpečnostné osvedčenia, ktoré vydáva, vrátane z toho vyplývajúcej zmluvnej a nezmluvnej zodpovednosti.
- (10) Pokiaľ ide o zodpovednosť zamestnancov agentúry pri plnení úloh udelených agentúre, mal by sa uplatňovať Protokol č. 7 o výsadách a imunitách Európskej únie. Uplatňovanie uvedeného protokolu by nemalo viesť k zbytočným prietahom alebo k uloženiu neodôvodnených obmedzení vo vnútroštátnych súdnych konaniach. V prípade súdnych konaní so zamestnancami agentúry, v rámci ktorých sa od zamestnanca požaduje predstúpiť pred vnútroštátny súd, by riadiaca rada mala bez zbytočného odkladu rozhodnúť o zrušení imunity zamestnanca, pokiaľ sa týmto zrušením neohrozia záujmy Únie. Takéto rozhodnutie by malo byť riadne odôvodnené a malo by byť možné predložiť ho Súdnemu dvoru Európskej únie na účely súdneho preskúmania.
- (11) Agentúra by mala lojálne spolupracovať s vnútroštátnymi justičnými orgánmi, najmä v prípadoch, v ktorých je súčinnosť agentúry potrebná z dôvodu, že agentúra plnila svoje právomoci, pokiaľ ide o povolenia pre vozidlá, jednotné bezpečnostné osvedčenia, ktoré vydáva, a rozhodnutia o schválení projektov Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) týkajúcich sa traťového zariadenia. Ak agentúra alebo jej zamestnanec požiadala o poskytnutie informácií v kontexte príslušného vnútroštátneho konania, by agentúra mala zaistiť, aby sa takáto žiadosť o informácie alebo v prípade potreby účasť v konaní vybavila s náležitou starostlivosťou a v primeranej lehote. Riadiaca rada by na tento účel mala prijať vhodné postupy, ktoré sa v takýchto prípadoch uplatnia.
- (12) V záujme ďalšieho rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru, najmä pokiaľ ide o poskytovanie primeraných informácií zákazníkom nákladnej dopravy a cestujúcim, a s cieľom vyhnúť sa fragmentovanému rozvoju telematických aplikácií je potrebné posilniť úlohu agentúry v oblasti takýchto aplikácií. Agentúra by ako príslušný orgán na úrovni Únie mala zohrávať významnú úlohu pri zaisťovaní konzistentnosti vývoja a využívania všetkých telematických aplikácií. Agentúra by na tento účel mala byť splnomocnená konať ako systémový orgán pre telematické aplikácie, a mala by v rámci tejto funkcie zachovávať, monitorovať a spravovať všetky zodpovedajúce subsystémové požiadavky na úrovni Únie.
- (13) Vzhľadom na význam ERTMS z hľadiska plynulého rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru a jeho bezpečnosti a s cieľom vyhnúť sa fragmentovanému rozvoju ERTMS je potrebné posilniť celkovú koordináciu na úrovni Únie. Agentúre ako orgánu Únie s najväčšími odbornými znalosťami v tejto oblasti by sa preto mala udeliť dôležitejšia úloha v tejto oblasti s cieľom zabezpečiť konzistentnosť rozvoja ERTMS, prispieť k zaisteniu, že vybavenie ERTMS bude spĺňať platné špecifikácie, a zabezpečiť, že európske výskumné programy týkajúce sa ERTMS sa budú koordinovať s rozvojom technických špecifikácií ERTMS. Agentúra by predovšetkým mala zabrániť tomu, aby dodatočné vnútroštátne požiadavky v súvislosti s ERTMS mali negatívny dosah na jeho interoperabilitu. Nezlučiteľné vnútroštátne požiadavky by sa však mali uplatňovať na dobrovoľnom základe alebo by sa mali vypustiť.
- (14) Aby sa zvýšila efektívnosť postupov vydávania povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a náviesenie do prevádzky, ako aj harmonizácia uvedených postupov na úrovni Únie, je kľúčové, aby agentúra pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS skontrolovala, či navrhované technické riešenia plne vyhovujú príslušným TSI, a teda či sú plne interoperabilné. Stanoví to smernica (EÚ) 2016/797. Agentúra by mala zriadiť skupinu zloženú z notifikovaných orgánov posudzovania zhody, ktoré sú aktívne v oblasti ERTMS. Účasť takýchto orgánov v skupine by sa mala v čo najväčšej miere podporovať.
- (15) S cieľom uľahčiť spoluprácu a zabezpečiť jasné rozdelenie úloh a zodpovedností medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi by sa mal vypracovať komunikačný protokol medzi nimi. Okrem toho by sa mala vypracovať spoločná informačná a komunikačná platforma s virtuálnou funkciou jednotného kontaktného miesta, ak je to vhodné na základe existujúcich aplikácií a registrov rozšírením ich funkcií s cieľom zabezpečiť, aby boli agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány informované o všetkých žiadostiach o povolenia a bezpečnostné osvedčenia, štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch. Dôležitým cieľom tejto platformy je v čo najskoršej fáze identifikovať potreby koordinovať rozhodnutia prijímané vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou v prípade rôznych žiadostí o podobné povolenia a bezpečnostné osvedčenia. Takéto prípady by sa mali identifikovať súhrnným spôsobom prostredníctvom automatických notifikácií.

- (16) Poplatky za vydávanie povolení pre vozidlá a jednotných bezpečnostných osvedčení si bežne účtujú príslušné vnútroštátne orgány. S prevodom právomocí na úroveň Únie by sa malo agentúre udeliť právo účtovať žiadateľom poplatky za vydávanie osvedčení a povolení uvedených v predchádzajúcich odôvodneniach. Je dôležité stanoviť určité zásady týkajúce sa poplatkov a platieb splatných agentúre. Výška uvedených poplatkov a platieb by sa mala odhadnúť takým spôsobom, aby sa pokryli všetky náklady vynaložené v súvislosti s poskytovanou službou a prípadne aj primerané náklady, ktoré vyplývajú z úloh pridelených vnútroštátnym bezpečnostným orgánom. Uvedené poplatky a platby by sa mali stanoviť vo výške rovnakej alebo nižšej ako súčasná priemerná výška poplatkov za dotknuté služby a mali by sa stanoviť transparentne, spravodlivo a jednotne v spolupráci s členskými štátmi. Nemali by ohroziť konkurencieschopnosť európskeho železničného sektora a mali by sa stanoviť na základe, ktorý náležite zohľadňuje platobnú schopnosť podnikov, a nemali by viesť k uloženiu zbytočnej finančnej záťaže podnikom. Mali by tiež náležite zohľadňovať osobitné potreby malých a stredných podnikov.
- (17) Všeobecným cieľom je efektívne rozdelenie funkcií a úloh medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou bez toho, aby došlo k zníženiu súčasnej vysokej úrovne bezpečnosti. Na tento účel by sa mali uzatvoriť dohody o spolupráci vrátane ustanovení týkajúcich sa nákladov medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Agentúra by mala mať k dispozícii dostatočné zdroje na to, aby mohla vykonávať svoje nové úlohy a načasovanie pridelovania týchto zdrojov by malo vychádzať z jasne vymedzených potrieb.
- (18) Agentúra by pri vypracúvaní odporúčaní mala zohľadňovať prípady sietí, ktoré sú oddelené od zvyšku železničného systému Únie a ktoré si z geografických alebo historických dôvodov vyžadujú špecifické odborné znalosti. Ak je okrem toho prevádzka obmedzená na takéto siete, žiadatelia o jednotné bezpečnostné osvedčenia a povolenia pre vozidlá by mali mať možnosť splniť potrebné formality na miestnej úrovni prostredníctvom príslušných vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Na tento účel a s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady by malo byť možné, aby sa v dohodách o spolupráci uzavretých medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi stanovilo vhodné rozdelenie úloh, a to bez toho, aby bola dotknutá konečná zodpovednosť agentúry za vydávanie povolení alebo jednotných bezpečnostných osvedčení.
- (19) Vzhľadom na odborné znalosti vnútroštátnych orgánov, najmä vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, by sa agentúre malo pri udeľovaní príslušných povolení a jednotných bezpečnostných osvedčení umožniť náležite tieto odborné znalosti využívať. Na tieto účely by sa malo podporovať vysielanie národných expertov do agentúry.
- (20) V smernici (EÚ) 2016/798 a smernici (EÚ) 2016/797 sa ustanovuje preskúvanie vnútroštátnych opatrení z hľadiska bezpečnosti a interoperability železníc a zlučiteľnosti s pravidlami hospodárskej súťaže. Obmedzuje sa v nich aj možnosť členských štátov prijímať nové vnútroštátne predpisy. Súčasný systém, v ktorom aj naďalej existujú mnohé vnútroštátne predpisy, by mohol viesť k možným rozporom s predpismi Únie a spôsobiť riziko nedostatočnej transparentnosti a možnej diskriminácie voči prevádzkovateľom vrátane menších a nových prevádzkovateľov. S cieľom zabezpečiť prechod na systém skutočne transparentných a nestranných železničných predpisov na úrovni Únie je potrebné postupne znížiť počet vnútroštátnych predpisov vrátane operačných predpisov. Kľúčovú úlohu na úrovni Únie zohráva stanovisko založené na nezávislých a nestranných odborných znalostiach. Na tieto účely treba posilniť úlohu agentúry.
- (21) Výkonnosť, organizácia a postupy rozhodovania v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc sa medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a notifikovanými orgánmi posudzovania zhody značne odlišujú a majú negatívny vplyv na hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Nepriaznivo ovplyvnené môžu byť najmä malé a stredné podniky, ktoré chcú vstúpiť na trh železničnej dopravy v inom členskom štáte. Preto je dôležitá posilnená koordinácia v záujme väčšej harmonizácie na úrovni Únie. Na tento účel by agentúra mala monitorovať fungovanie a rozhodovanie vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a notifikovaných orgánov posudzovania zhody prostredníctvom auditov a inšpekcií, ak je to potrebné, v spolupráci s vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi.
- (22) V oblasti bezpečnosti je dôležité zaistiť čo najväčšiu transparentnosť a účinný tok informácií. Analýza výkonnosti založená na CSI a spájajúca všetky strany v sektore je dôležitá a mala by sa vykonávať. Pokiaľ ide o štatistiku, je potrebná úzka spolupráca s Eurostatom.

- (23) S cieľom monitorovať pokrok pri dosahovaní bezpečnosti a interoperability železníc by agentúra mala byť zodpovedná za zverejnenie správy raz za dva roky. Vzhľadom na svoje technické odborné znalosti a neustrannosť by agentúra mala takisto pomáhať Komisii pri vykonávaní jej úloh v rámci monitorovania vykonávania právnych predpisov Únie týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc.
- (24) Mala by sa posilniť interoperabilita transeurópskej dopravnej siete a nové investičné projekty, ktoré vybrala Únia na účely podpory, by mali byť v súlade s cieľom interoperability stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽¹⁾. Agentúra je na prispievanie k dosahovaniu uvedených cieľov vhodným orgánom, pričom v prípade projektov týkajúcich sa transeurópskej dopravnej siete by mala úzko spolupracovať s príslušnými orgánmi Únie. Medzi úlohy agentúry s ohľadom na nasadenie ERTMS a projekty ERTMS by mala patriť pomoc žiadateľom pri vykonávaní projektu, ktorý je v súlade s TSI o riadení – zabezpečení a návstení.
- (25) Údržba železničných koľajových vozidiel je významnou súčasťou systému bezpečnosti. Vzhľadom na absenciu systému certifikácie údržbárskych dielní neexistuje skutočný európsky trh so službami údržby železničného vybavenia. Táto situácia viedla k zvýšeniu nákladov sektora a vedie k prázdny jazdám bez nákladu. Mali by sa preto postupne vytvoriť a aktualizovať spoločné podmienky pre certifikáciu údržbárskych dielní a subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov, pričom agentúra je na predkladanie vhodných riešení Komisii najvhodnejším orgánom.
- (26) Odborné kvalifikácie požadované od rušňovodičov sú významným faktorom z hľadiska bezpečnosti aj interoperability železníc v rámci Únie. Odborné kvalifikácie sú aj základným predpokladom voľného pohybu pracovníkov v železničnom odvetví. Táto otázka by sa mala riešiť so zreteľom na existujúci rámec pre sociálny dialóg. Agentúra by mala poskytnúť technickú podporu nevyhnutnú na zohľadnenie tohto aspektu na úrovni Únie.
- (27) Agentúra by mala uľahčovať spoluprácu medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi a zastupiteľskými orgánmi zo železničného sektora, ktoré pôsobia na úrovni Únie v záujme podpory osvedčených postupov, výmeny príslušných informácií a zhromažďovania údajov týkajúcich sa železničnej dopravy a monitorovania celkového fungovania železničného systému Únie v oblasti bezpečnosti.
- (28) Na zabezpečenie čo najväčšej úrovne transparentnosti a rovnocenného prístupu všetkých strán k príslušným informáciám by registre, ak je to možné, a dokumenty určené na účely procesov v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc mali byť prístupné verejnosti. To isté platí pre licencie, jednotné bezpečnostné osvedčenia a iné relevantné železničné dokumenty. Agentúra by mala zabezpečiť účinné, ľahko použiteľné a ľahko dostupné prostriedky na výmenu a zverejňovanie týchto informácií najmä prostredníctvom vhodných riešení informačných technológií s cieľom zvýšiť nákladovú efektívnosť železničného systému a podporiť operačné potreby sektora.
- (29) Podpora inovácií a výskumu v oblasti železničnej dopravy je dôležitá a agentúra by ju mala posilňovať. Žiadna finančná pomoc poskytnutá v rámci činnosti agentúry by v tejto súvislosti nemala viesť k akémukoľvek narušeniu na príslušnom trhu.
- (30) S cieľom zvýšiť efektívnosť finančnej podpory Únie, jej kvalitu a jej súlad s príslušnými technickými predpismi by agentúra mala zohrávať aktívnu úlohu pri posudzovaní železničných projektov.
- (31) Riadne a jednotné chápanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc, vykonávacích usmernení a odporúčaní agentúry sú základnými predpokladmi účinného vykonávania železničného *acquis* a fungovania trhu železničnej dopravy. Agentúra by sa preto v tejto súvislosti mala aktívne zapájať do odbornej prípravy a školení.
- (32) Vzhľadom na nové úlohy agentúry v oblasti vydávania povolení pre vozidlá a jednotných bezpečnostných osvedčení vznikne významná potreba odbornej prípravy a publikačnej činnosti v uvedených oblastiach. Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali byť pozvané bezplatne sa zúčastniť na činnostiach v oblasti odbornej prípravy, kedykoľvek je to možné, najmä ak sa podieľali na ich príprave.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (33) Aby agentúra riadne vykonávala svoje úlohy, mala by mať právnu subjektivitu a samostatný rozpočet financovaný hlavne prostredníctvom príspevku Únie a poplatkov a platieb hradených žiadateľmi. Nezávislosť a nestrannosť agentúry by nemali byť spochybňované finančným príspevkom, ktorý dostáva od členských štátov, tretích krajín alebo iných subjektov. Na zabezpečenie nezávislosti agentúry v jej každodennom riadení a stanoviskách, odporúčaníach a rozhodnutiach, ktoré vydáva, by organizácia agentúry mala byť transparentná a výkonný riaditeľ by mal mať plnú zodpovednosť. Zamestnanci agentúry by mali byť nezávislí a mali by byť zamestnaní na základe krátkodobých a dlhodobých zmlúv, aby sa zachovali organizačné znalosti a kontinuita činnosti agentúry a aby sa súčasne zachovala potrebná a priebežná výmena odborných znalostí so železničným sektorom. Výdavky agentúry by mali zahŕňať personálne, administratívne, infraštruktúrne a operačné výdavky a okrem iného aj sumy zaplatené vnútroštátnym bezpečnostným orgánom za ich prácu súvisiacu s vydávaním povolení pre vozidlá a jednotných bezpečnostných osvedčení v súlade s príslušnými dohodami o spolupráci a ustanoveniami vykonávacieho aktu týkajúceho sa stanovenia poplatkov a platieb.
- (34) Pokiaľ ide o prevenciu a riadenie konfliktov záujmov, je dôležité, aby agentúra konala nestranne, preukázala bezúhonnosť a vysokú úroveň profesionality. Nikdy by nemali existovať oprávnené dôvody domnievať sa, že rozhodnutia môžu byť ovplyvnené záujmami, ktoré sú v konflikte s úlohou agentúry ako orgánu slúžiaceho celej Únii, alebo súkromnými záujmami, alebo vzťahmi ktoréhokoľvek zamestnanca agentúry, vyslaného národného experta alebo člena riadiacej rady alebo odvolacích rád, ktoré vedú alebo by mohli viesť ku konfliktu s príslušným plnením úradných povinností dotknutej osoby. Riadiaca rada by preto mala prijať komplexné pravidlá o konflikte záujmov, ktoré by sa vzťahovali na celú agentúru. Uvedené pravidlá by mali zohľadňovať odporúčania, ktoré vydal Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe č. 15 z roku 2012.
- (35) S cieľom zefektívniť rozhodovací proces v agentúre a prispievať k zvýšeniu efektívnosti a účinnosti by sa mala zaviesť dvojstupňová riadiaca štruktúra. Na tento účel by členské štáty a Komisia mali byť zastúpené v riadiacej rade, ktorej budú zverené potrebné právomoci vrátane právomoci zostaviť rozpočet a schváliť programový dokument. Riadiaca rada by mala určovať všeobecné smerovanie činnosti agentúry a mala by byť užšie zapojená do monitorovania činnosti agentúry na účely posilnenia dohľadu nad administratívnymi a rozpočtovými záležitosťami. Mala by sa zriadiť menšia výkonná rada na riadnu prípravu zasadnutí riadiacej rady a podporu jej rozhodovacieho procesu. Právomoci výkonnej rady by sa mali vymedziť v rámci mandátu, ktorý prijme riadiaca rada, a v prípade potreby by mali zahŕňať stanoviská a predbežné rozhodnutia podliehajúce konečnému schváleniu riadiacou radou.
- (36) Na zaručenie transparentnosti rozhodnutí riadiacej rady by sa na jej zasadnutiach mali zúčastňovať zástupcovia príslušných sektorov, ale bez hlasovacieho práva. Zástupcov rôznych zainteresovaných strán by mala vymenúvať Komisia na základe ich reprezentatívnosti v rámci železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, železničného odvetvia, organizácií odborových zväzov, cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy na úrovni Únie.
- (37) Je potrebné zabezpečiť, aby strany, ktorých sa rozhodnutia agentúry týkajú, mali právo žiadať o potrebné opravné prostriedky, ktoré by sa mali udeliť nezávislým a nestranným spôsobom. Mal by sa zaviesť vhodný odvolací mechanizmus, aby sa proti rozhodnutiam výkonného riaditeľa bolo možné odvolať u špecializovanej odvolacej rady.
- (38) Pre prípady odlišných stanovísk agentúry a vnútroštátnych bezpečnostných orgánov k otázke vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení alebo povolení pre vozidlá by sa malo zriadiť rozhodcovské konanie, aby sa rozhodnutia prijímali koordinovane a na základe spolupráce.
- (39) Širší strategický výhľad, pokiaľ ide o činnosti agentúry, by pomohol účinnejšie plánovať a riadiť jej zdroje a prispel by k vyššej kvalite jej výstupov. Potvrďuje a posilňuje sa to delegovaným nariadením Komisie (EÚ) č. 1271/2013⁽¹⁾. Riadiaca rada by preto po náležitých konzultáciách s príslušnými zainteresovanými stranami mala prijať a pravidelne aktualizovať jeden programový dokument obsahujúci ročný a viacročný pracovný program.

⁽¹⁾ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 1271/2013 z 30. septembra 2013 o rámcovom nariadení o rozpočtových pravidlách pre subjekty uvedené v článku 208 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 (Ú. v. EÚ L 328, 7.12.2013, s. 42).

- (40) Ak sa po prijatí programového dokumentu uloží agentúre nová úloha v súvislosti s bezpečnosťou a interoperabilitou železničného systému Únie, riadiaca rada by po analýze personálnych a rozpočtových dôsledkov na zdroje mala v prípade potreby zmeniť tento programový dokument tak, aby zahŕňal uvedenú novú úlohu.
- (41) Činnosť agentúry by mala byť transparentná. Mala by sa zabezpečiť účinná kontrola zo strany Európskeho parlamentu a na uvedený účel by sa mali s Európskym parlamentom uskutočniť konzultácie o návrhu viacročnej časti programového dokumentu agentúry a Európsky parlament by mal mať možnosť vypočítať výkonného riaditeľa agentúry a dostať výročnú správu o činnostiach agentúry. Agentúra by mala uplatňovať aj príslušné právne predpisy Únie týkajúce sa prístupu verejnosti k dokumentom.
- (42) V uplynulých rokoch, počas ktorých boli vytvorené ďalšie decentralizované agentúry, sa zlepšila transparentnosť a kontrola nad hospodárením s finančnými prostriedkami Únie, ktoré boli týmto agentúram pridelené, a to najmä pokiaľ ide o zahrnutie poplatkov do rozpočtu, finančnú kontrolu, právomoc udeliť absolútorium, príspevky do systému dôchodkového zabezpečenia a vnútorný rozpočtový postup (kódex správania). Podobne by sa malo na agentúru bez obmedzenia uplatňovať nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 ⁽¹⁾, pričom agentúra by mala pristúpiť k Medziinštitucionálnej dohode z 25. mája 1999 medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Komisiou Európskych spoločenstiev, ktorá sa týka vnútorných vyšetrovaní Európskeho úradu pre boj proti podvodom (OLAF) ⁽²⁾.
- (43) Agentúra by mala vo svojich vzťahoch s medzinárodnými organizáciami a tretími krajinami aktívne podporovať prístup Únie k bezpečnosti a interoperabilite železníc. Mala by sem patriť, v medziach právomoci agentúry, aj podpora recipročného prístupu železničných podnikov Únie na železničné trhy tretích krajín, ako aj prístup železničných koľajových vozidiel Únie do sietí tretích krajín.
- (44) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia s ohľadom na preskúmanie návrhov vnútroštátnych predpisov a platných vnútroštátnych predpisov, monitorovanie vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a notifikovaných orgánov posudzovania zhody, vypracovanie rokovacieho poriadku odvolacích rád a s ohľadom na stanovenie poplatkov a platieb, ktoré agentúra môže vyberať, by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽³⁾.
- (45) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zriadiť špecializovaný orgán, ktorý bude formulovať spoločné riešenia záležitostí týkajúcich sa bezpečnosti železníc a interoperability železníc, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu spoločnej povahy práce, ktorá sa má vykonať, ho preto možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (46) V záujme riadneho fungovania agentúry je potrebné zaviesť určité zásady týkajúce sa jej riadenia, aby sa dosiahol súlad so spoločným vyhlásením a spoločným prístupom, ktorých účelom je zefektívniť činnosti agentúr a zvýšiť ich výkonnosť a ktoré v júli 2012 schválila medziinštitucionálna pracovná skupina pre decentralizované agentúry EÚ.
- (47) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 z 11. septembra 2013 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF), ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 a nariadenie Rady (Euratom) č. 1074/1999 (Ú. v. EÚ L 248, 18.9.2013, s. 1).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 136, 31.5.1999, s. 15.

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA 1

ZÁSADY

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „agentúra“).
2. V tomto nariadení sa ustanovuje:
 - a) zriadenie a úlohy agentúry;
 - b) úlohy členských štátov v súvislosti s týmto nariadením.
3. Týmto nariadením sa podporuje zriadenie jednotného európskeho železničného priestoru, a najmä ciele týkajúce sa:
 - a) interoperability v rámci železničného systému Únie, ako sa ustanovuje v smernici (EÚ) 2016/797;
 - b) bezpečnosti železničného systému Únie, ako sa ustanovuje v smernici (EÚ) 2016/798;
 - c) certifikácie rušňovodičov ustanovenej v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES ⁽¹⁾.

Článok 2

Ciele agentúry

Cieľom agentúry je prispievať k ďalšiemu rozvoju a účinnému fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc prostredníctvom zaručenia vysokej úrovne bezpečnosti a interoperability železníc, ako aj zlepšenia konkurenčného postavenia železničného sektora. Agentúra predovšetkým prispieva, pokiaľ ide o technické otázky, k vykonávaniu právnych predpisov Únie rozvíjaním spoločného prístupu k bezpečnosti železničného systému Únie a zvýšením úrovne interoperability železničného systému Únie.

Medzi ďalšie ciele agentúry patrí sledovanie vypracúvania vnútroštátnych železničných predpisov na podporu činnosti vnútroštátnych orgánov pôsobiach v oblastiach bezpečnosti a interoperability železníc a podporovanie optimalizácie postupov.

Ak sa tak stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a smernici (EÚ) 2016/798, agentúra vykonáva úlohu orgánu Únie zodpovedného za vydávanie povolení na uvedenie železničných vozidiel a typov vozidiel na trh a za vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky.

Pri plnení uvedených cieľov agentúra v plnej miere zohľadňuje proces rozširovania Únie a osobitné obmedzenia, ktoré súvisia so železničnými spojeniami s tretími krajinami.

Článok 3

Právne postavenie

1. Agentúra je orgánom Únie s právnou subjektivitou.
2. V každom členskom štáte má agentúra najvyšší stupeň právnej spôsobilosti priznaný právnickým osobám podľa práva daného štátu. Môže predovšetkým nadobúdať alebo scudzovať hnutelný a nehnuteľný majetok a môže byť účastníkom súdnych konaní.
3. Agentúru zastupuje jej výkonný riaditeľ.
4. Agentúra má výlučnú zodpovednosť za funkcie a právomoci, ktoré jej boli pridelené.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

Článok 4

Druhy aktov agentúry

Agentúra môže:

- a) predkladať odporúčania Komisii týkajúce sa uplatňovania článkov 13, 15, 17, 19, 35, 36 a 37;
- b) predkladať odporúčania členským štátom týkajúce sa uplatňovania článku 34;
- c) vydávať stanoviská pre Komisiu podľa článku 10 ods. 2 a článku 42 a pre dotknuté orgány v členských štátoch podľa článkov 10, 25 a 26;
- d) predkladať odporúčania vnútroštátnym bezpečnostným orgánom podľa článku 33 ods. 4;
- e) vydávať rozhodnutia podľa článkov 14, 20, 21 a 22;
- f) vydávať stanoviská, ktoré predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody podľa článku 19;
- g) vydávať technické dokumenty podľa článku 19;
- h) vydávať audítorské správy podľa článkov 33 a 34;
- i) vydávať usmernenia a iné nezáväznú dokumenty, ktoré uľahčujú uplatňovanie právnych predpisov o bezpečnosti a interoperabilite železníc podľa článkov 13, 19, 28, 32, 33 a 37.

KAPITOLA 2

PRACOVNÉ METÓDY

Článok 5

Vytváranie a zloženie pracovných skupín a iných skupín

1. Agentúra vytvorí obmedzený počet pracovných skupín na účely vypracúvania odporúčaní a v prípade potreby usmernení týkajúcich sa najmä technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“), spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „CST“), spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) a používania spoločných bezpečnostných ukazovateľov (ďalej len „CSI“).

Agentúra môže na žiadosť Komisie alebo výboru uvedeného v článku 81 (ďalej len „výbor“) alebo z vlastnej iniciatívy a po konzultáciách s Komisiou vytvárať pracovné skupiny v iných náležite odôvodnených prípadoch.

Pracovným skupinám predsedá zástupca agentúry.

2. Pracovné skupiny pozostávajú:

- zo zástupcov navrhnutých príslušnými vnútroštátnymi orgánmi na účasť v pracovných skupinách,
- z odborníkov zo železničného sektora, ktorých vybrala agentúra zo zoznamu uvedeného v odseku 3. Agentúra zabezpečuje náležité zastúpenie tých sektorov priemyslu a tých používateľov, ktorých by sa mohli dotknúť opatrenia, ktoré Komisia môže navrhnúť na základe odporúčaní, ktoré jej adresovala agentúra. Agentúra sa podľa možnosti usiluje o vyvážené geografické zastúpenie.

Agentúra môže v prípade potreby vymenovať do pracovných skupín nezávislých odborníkov a zástupcov medzinárodných organizácií, ktorí sú v príslušnej oblasti považovaní za kompetentných. Do pracovných skupín nesmú byť vymenovaní zamestnanci agentúry s výnimkou predsedníctva pracovných skupín, ktoré zabezpečuje zástupca agentúry.

3. Každý zastupiteľský orgán uvedený v článku 38 ods. 4 zasiela agentúre zoznam najkvalifikovanejších odborníkov poverených jeho zastupovaním v každej pracovnej skupine, pričom uvedený zoznam v prípade zmien aktualizuje.

4. Vždy keď má práca takýchto pracovných skupín priamy vplyv na pracovné podmienky, zdravie a bezpečnosť pracovníkov v danom odvetví, zástupcovia navrhnutí organizáciami odborových zväzov pôsobiacimi na európskej úrovni sa zapoja do príslušných pracovných skupín ako riadni členovia.
5. Cestovné výdavky a výdavky na diéty členov pracovných skupín založené na predpisoch a sadzbách, ktoré prijala riadiaca rada, znáša agentúra.
6. Agentúra pri vypracúvaní odporúčaní a usmernení podľa odseku 1 náležite zohľadňuje výsledok činnosti pracovných skupín.
7. Agentúra vytvorí skupiny na účely článkov 24, 29 a článku 38 ods. 1.
8. Agentúra môže v súlade s článkom 38 ods. 4 a v náležite odôvodnených prípadoch na žiadosť Komisie alebo výboru alebo z vlastnej iniciatívy vytvárať skupiny.
9. Činnosť pracovných skupín a iných skupín musí byť transparentná. Riadiaca rada prijme rokovací poriadok pracovných skupín a iných skupín vrátane pravidiel transparentnosti.

Článok 6

Konzultácie so sociálnymi partnermi

Vždy keď majú úlohy uvedené v článkoch 13, 15, 19 a 36 priamy vplyv na sociálne prostredie alebo pracovné podmienky pracovníkov v danom odvetví, agentúra uskutoční konzultácie so sociálnymi partnermi v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg ustanoveného podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES⁽¹⁾. V takýchto prípadoch sociálni partneri môžu reagovať na tieto konzultácie, a ak sa tak rozhodnú urobiť, musia reagovať do troch mesiacov.

Uvedené konzultácie sa uskutočnia pred tým, ako agentúra predloží svoje odporúčania Komisii. Agentúra náležite zohľadňuje tieto konzultácie a musí byť vždy k dispozícii, aby vysvetlila svoje odporúčania. Stanoviská vyjadrené v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg poskytuje agentúra spolu so svojím odporúčaním Komisii a Komisia výboru.

Článok 7

Konzultácie so zákazníkmi nákladnej železničnej dopravy a cestujúcimi

Vždy keď majú úlohy uvedené v článkoch 13 a 19 priamy vplyv na zákazníkov nákladnej železničnej dopravy a cestujúcich, agentúra uskutoční konzultácie s organizáciami, ktoré ich zastupujú, vrátane zástupcov osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. V takýchto prípadoch uvedené organizácie môžu reagovať na tieto konzultácie, a ak sa tak rozhodnú urobiť, musia reagovať do troch mesiacov.

Zoznam organizácií, s ktorými sa majú uskutočniť konzultácie, vypracúva Komisia s pomocou výboru.

Uvedené konzultácie sa uskutočnia pred tým, ako agentúra predloží svoje odporúčania Komisii. Agentúra uvedené konzultácie náležite zohľadňuje a musí byť vždy pripravená svoje odporúčania odôvodniť. Stanoviská, ktoré vyjadrili dotknuté organizácie, poskytuje agentúra spolu so svojím odporúčaním Komisii a Komisia výboru.

Článok 8

Posúdenie vplyvu

1. Agentúra uskutočňuje posúdenie vplyvu svojich odporúčaní a stanovísk. Riadiaca rada prijme metodiku posúdenia vplyvu na základe metodiky Komisie. Agentúra úzko spolupracuje s Komisiou s cieľom zabezpečiť, aby sa náležite zohľadnila príslušná práca Komisie. Agentúra v správe pripojenej ku každému odporúčaniam jasne určí predpoklady, ktoré sa použili ako základ posúdenia vplyvu, a zdroje použitých údajov.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

2. Pred tým, ako agentúra nejakú činnosť začlení do programového dokumentu prijatého riadiacou radou v súlade s článkom 51 ods. 1, uskutoční predbežné posúdenie vplyvu, v ktorom sa uvedie:

- a) problém, ktorý sa má riešiť, a možné riešenia;
- b) rozsah, v akom by bolo potrebné konkrétne opatrenie vrátane predloženia odporúčania alebo vydania stanoviska agentúry;
- c) očakávaný príspevok agentúry k riešeniu problému.

Predtým než sa akákoľvek činnosť alebo projekt začlení do programového dokumentu, podrobia sa analýze účinnosti, a to samostatne, ako aj vo vzájomnej súčinnosti, s cieľom čo najlepšie využiť rozpočet a zdroje agentúry.

3. Agentúra môže vykonať následné posúdenie právnych predpisov na základe jej odporúčaní.

4. Členské štáty poskytujú agentúre údaje potrebné na posúdenie vplyvu, ak sú k dispozícii.

Zastupiteľské orgány poskytujú agentúre na jej žiadosť údaje potrebné na posúdenie vplyvu, ktoré nemajú dôverný charakter.

Článok 9

Štúdie

Ak sú na plnenie úloh agentúry potrebné štúdie, agentúra si ich objednáva, pričom do ich vypracúvania sa v prípade potreby zapájajú pracovné skupiny a iné skupiny uvedené v článku 5, a financuje tieto štúdie zo svojho rozpočtu.

Článok 10

Stanoviská

1. Agentúra na žiadosť jedného alebo viacerých vnútroštátnych regulačných orgánov uvedených v článku 55 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽¹⁾ vydáva stanoviská týkajúce sa najmä aspektov súvisiacich s bezpečnosťou a interoperabilitou tých záležitostí, na ktoré boli upozornené.

2. Agentúra vydáva na žiadosť Komisie stanoviská k zmenám ktoréhokoľvek aktu prijatého na základe smernice (EÚ) 2016/797 alebo smernice (EÚ) 2016/798, najmä ak existujú náznaky údajných nedostatkov.

3. Všetky stanoviská agentúry, predovšetkým stanoviská uvedené v odseku 2, vydáva agentúra čo najskôr a najneskôr do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti o ich vydanie, pokiaľ sa so žiadajúcou stranou nedohodlo inak. Agentúra zverejní uvedené stanoviská do jedného mesiaca po ich vydaní vo verzii, z ktorej bude vypustený všetok materiál podliehajúci obchodnému tajomstvu.

Článok 11

Návštevy v členských štátoch

1. Agentúra môže na účely plnenia svojich úloh, a to najmä tých, ktoré sa uvádzajú v článkoch 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 a 42, a s cieľom pomáhať Komisii pri plnení jej povinností podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), predovšetkým pri posudzovaní účinného vykonávania príslušných právnych predpisov Únie, vykonávať návštevy v členských štátoch v súlade s politikou a pracovnými metódami a postupmi, ktoré prijala riadiaca rada.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

2. Agentúra po konzultáciách s dotknutými členskými štátmi včas informuje tieto štáty o plánovanej návšteve, menách úradníkov agentúry delegovaných vykonať návštevu, dátume začiatku návštevy, ako aj o jej predpokladanom trvaní. Úradníci agentúry delegovaní na vykonávanie takýchto návštev ich vykonávajú na základe predloženia písomného rozhodnutia výkonného riaditeľa, v ktorom sa uvádza účel a ciele ich návštevy.
3. Vnútroštátne orgány dotknutých členských štátov uľahčujú prácu zamestnancov agentúry.
4. Agentúra vypracuje správu o každej návšteve uvedenej v odseku 1 a pošle ju Komisii a dotknutému členskému štátu.
5. Tento článok sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté inšpekcie uvedené v článku 33 ods. 7 a článku 34 ods. 6.
6. Cestovné výdavky, výdavky na ubytovanie, diéty a iné výdavky, ktoré vznikli zamestnancom agentúry, hradí agentúra.

Článok 12

Jednotné kontaktné miesto

1. Agentúra vytvorí a spravuje informačný a komunikačný systém, ktorý obsahuje aspoň tieto funkcie jednotného kontaktného miesta:
 - a) jediné prístupové miesto, prostredníctvom ktorého žiadateľ predloží svoje spisy žiadosti o povolenie typu, povolenie na uvedenie vozidla na trh a jednotné bezpečnostné osvedčenia. Keď sa oblasť používania alebo prevádzky obmedzuje len na sieť alebo siete v rámci jedného členského štátu, jediné prístupové miesto sa zriadi tak, aby sa zabezpečilo, že si žiadateľ zvolí orgán, od ktorého si želá spracovanie žiadosti o vydanie povolení alebo jednotných bezpečnostných osvedčení v rámci celého konania;
 - b) spoločnú platformu na výmenu informácií, ktorá bude agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytovať informácie o všetkých žiadostiach o povolenia a jednotné bezpečnostné osvedčenia, o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;
 - c) spoločnú platformu na výmenu informácií, ktorá bude agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytovať informácie o žiadostiach o schválenie agentúrou v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797 a o žiadostiach o povolenia subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návestenie, kam patrí Európsky systém riadenia vlakov (ETCS – European Train Control System) a/alebo vybavenie globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej doprave (GSM-R – Global System for Mobile Communications – Railway), o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;
 - d) systém včasného varovania schopný v skorej fáze identifikovať potreby koordinácie medzi rozhodnutiami prijímanými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou v prípade rôznych žiadostí o podobné povolenia alebo jednotné bezpečnostné osvedčenia.
2. Technické a funkčné špecifikácie jednotného kontaktného miesta uvedené v odseku 1 sa vypracujú v spolupráci so sieťou vnútroštátnych bezpečnostných orgánov uvedených v článku 38 na základe návrhu, ktorý pripraví agentúra, pričom zohľadní výsledky analýzy nákladov a prínosov. Riadiaca rada prijme na tomto základe technické a funkčné špecifikácie a plán na vytvorenie jednotného kontaktného miesta. Jednotné kontaktné miesto sa zriadi bez toho, aby boli dotknuté práva duševného vlastníctva a požadovaný stupeň dôverylosti, pričom sa v prípade potreby zohľadnia aplikácie informačných technológií a registre, ktoré už agentúra vytvorila, ako napríklad tie, ktoré sú uvedené v článku 37.
3. Jednotné kontaktné miesto sa uvedie do prevádzky do 16. júna 2019.

4. Agentúra monitoruje žiadosti podané prostredníctvom jednotného kontaktného miesta najmä prostredníctvom systému včasného varovania uvedeného v odseku 1 písm. d). Ak sa zistí, že sa v rôznych žiadostiach žiada o podobné povolenia alebo jednotné bezpečnostné osvedčenia, agentúra zabezpečí následné primerané opatrenia, napríklad:

- a) informuje žiadateľa/žiadateľov, že je podaná iná alebo podobná žiadosť o povolenie alebo osvedčenie;
- b) zabezpečí koordináciu s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi s cieľom zabezpečiť súlad medzi rozhodnutiami vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a agentúrou. Ak sa do jedného mesiaca od začiatku koordináčného procesu nepodarí dosiahnuť žiadne vzájomne prijateľné riešenie, záležitosť sa postúpi odvolacej rade na rozhodcovské konanie uvedené v článkoch 55, 61 a 62.

KAPITOLA 3

ÚLOHY AGENTÚRY TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI ŽELEZNÍC

Článok 13

Technická podpora – odporúčania týkajúce sa bezpečnosti železníc

1. Agentúra predloží Komisii odporúčania týkajúce sa CSI, CSM a CST uvedených v článkoch 5, 6 a 7 smernice (EÚ) 2016/798. Agentúra predloží Komisii aj odporúčania týkajúce sa pravidelnej revízie CSI, CSM a CST.
2. Agentúra na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy predloží Komisii odporúčania týkajúce sa ďalších opatrení v oblasti bezpečnosti, pričom zohľadní získané skúsenosti.
3. Agentúra vydá usmernenia s cieľom pomáhať vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v súvislosti s dohľadom nad železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a ďalšími subjektmi v súlade s článkom 17 smernice (EÚ) 2016/798.
4. Agentúra môže predložiť Komisii odporúčania týkajúce sa CSM vzťahujúce sa na všetky prvky systému riadenia bezpečnosti, ktoré je potrebné zosúladiť na úrovni Únie, v súlade s článkom 9 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798.
5. Agentúra môže vydávať usmernenia a iné nezáväznú dokumenty na uľahčenie vykonávania právnych predpisov o bezpečnosti železníc vrátane poskytovania pomoci členským štátom pri určovaní vnútroštátnych predpisov, ktoré je možné zrušiť v nadväznosti na prijatie a/alebo revíziu CSM a usmernenia týkajúce sa prijímania nových vnútroštátnych predpisov alebo zmeny existujúcich vnútroštátnych predpisov. Agentúra môže tiež vydávať usmernenia o bezpečnosti železníc a vydávaní bezpečnostných osvedčení vrátane zoznamov príkladov osvedčených postupov, a to predovšetkým v prípade cezhraničnej dopravy a infraštruktúry.

Článok 14

Jednotné bezpečnostné osvedčenia

Agentúra vydáva, obnovuje a mení jednotné bezpečnostné osvedčenia a pozastavuje ich platnosť, pričom v tejto súvislosti spolupracuje s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkami 10, 11 a 18 smernice (EÚ) 2016/798.

Agentúra obmedzuje alebo zrušuje jednotné bezpečnostné osvedčenia, pričom v tejto súvislosti spolupracuje s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 17 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 15

Údržba vozidiel

1. Agentúra pomáha Komisii v súvislosti so systémom certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu v súlade s článkom 14 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798.

2. Agentúra predkladá odporúčania Komisii na účely článku 14 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/798.
3. Agentúra uskutoční analýzu akýchkoľvek alternatívnych opatrení prijatých v súlade s článkom 15 smernice (EÚ) 2016/798 a výsledky tejto analýzy začlení do správy uvedenej v článku 35 ods. 4 tohto nariadenia.
4. Agentúra podporuje a na požiadanie koordinuje vnútroštátne bezpečnostné orgány, pokiaľ ide o dohľad nad subjektmi zodpovednými za údržbu, v súlade s článkom 17 ods. 1 písm. c) smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 16

Spolupráca s vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi

Agentúra spolupracuje s vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi v súlade s článkom 20 ods. 3, článkom 22 ods. 1, 2, 5 a 7 a článkom 26 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 17

Preprava nebezpečného tovaru železničnou dopravou

Agentúra sleduje vývoj právnych predpisov upravujúcich prepravu nebezpečného tovaru železničnou dopravou v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽¹⁾ a spolu s Komisiou zabezpečuje, aby bol tento vývoj v súlade s právnymi predpismi upravujúcimi bezpečnosť a interoperabilitu železníc, a najmä so základnými požiadavkami. Agentúra na tieto účely pomáha Komisii a na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy môže vydávať odporúčania.

Článok 18

Výmena informácií o nehodách súvisiacich s bezpečnosťou

Agentúra podporuje výmenu informácií o nehodách, incidentoch a situáciách, keď takmer došlo k havárii, súvisiacich s bezpečnosťou, pričom zohľadňuje skúsenosti subjektov z oblasti železníc uvedených v článku 4 smernice (EÚ) 2016/798. Uvedená výmena informácií povedie k rozvoju osvedčených postupov na úrovni členských štátov.

KAPITOLA 4

ÚLOHY AGENTÚRY TÝKAJÚCE SA INTEROPERABILITY

Článok 19

Technická podpora v oblasti interoperability železníc

1. Agentúra:
 - a) predkladá Komisii odporúčania týkajúce sa TSI a ich revízie v súlade s článkom 5 smernice (EÚ) 2016/797;
 - b) predkladá Komisii odporúčania týkajúce sa vzorov vyhlásenia ES o overení a dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktoré musia byť k nemu pripojené, na účely článku 15 ods. 9 smernice (EÚ) 2016/797
 - c) predkladá Komisii odporúčania týkajúce sa špecifikácií registrov a ich revízie na účely článkov 47, 48 a 49 smernice (EÚ) 2016/797;
 - d) vydáva stanoviská, ktoré predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody, v súvislosti s nedostatkami TSI v súlade s článkom 6 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 a poskytuje uvedené stanoviská Komisii;

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

- e) na žiadosť Komisie jej vydáva stanoviská týkajúce sa žiadostí členských štátov o neuplatňovanie TSI v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797;
 - f) vydáva technické dokumenty v súlade s článkom 4 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797;
 - g) vydáva rozhodnutie o schválení pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS s cieľom zabezpečiť harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii podľa článku 19 smernice (EÚ) 2016/797;
 - h) vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa odbornej prípravy a certifikácie vlakového personálu vykonávajúceho rozhodujúce úlohy z hľadiska bezpečnosti;
 - i) vydáva príslušným európskym orgánom pre normalizáciu podrobné usmernenia týkajúce sa noriem s cieľom doplniť mandát, ktorý im zverila Komisia;
 - j) predkladá Komisii odporúčania týkajúce sa pracovných podmienok všetkých zamestnancov, ktorí vykonávajú rozhodujúce úlohy z hľadiska bezpečnosti;
 - k) predkladá Komisii odporúčania týkajúce sa zosúladených noriem, ktoré majú vypracovať európske orgány pre normalizáciu, a noriem týkajúcich sa vymeniteľných náhradných dielov, ktoré môžu zlepšiť úroveň bezpečnosti a interoperability železničného systému Únie;
 - l) v prípade potreby adresuje Komisii odporúčania týkajúce sa komponentov dôležitých pre bezpečnosť.
2. Pri vypracúvaní odporúčaní uvedených v odseku 1 písm. a), b), c), h), k) a l) agentúra:
- a) zabezpečuje, aby sa TSI a špecifikácie registrov prispôsobili technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám;
 - b) zabezpečuje koordináciu medzi vypracovaním a aktualizáciou TSI a vypracovaním akýchkoľvek európskych noriem, ktoré sa ukážu ako potrebné z hľadiska interoperability, a udržiava príslušné kontakty s európskymi orgánmi pre normalizáciu;
 - c) sa v prípade potreby zúčastňuje ako pozorovateľ zasadnutí príslušných pracovných skupín zriadených uznávanými orgánmi pre normalizáciu.
3. Agentúra môže vydávať usmernenia a iné nezáväzné dokumenty na uľahčenie vykonávania právnych predpisov o interoperabilite železníc vrátane poskytovania pomoci členským štátom pri určovaní vnútroštátnych predpisov, ktoré je možné zrušiť v nadväznosti na prijatie alebo revíziu TSI.
4. V prípadoch, ak komponenty interoperability nespĺňajú základné požiadavky, agentúra pomáha Komisii v súlade s článkom 11 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 20

Povolenia na uvedenie vozidiel na trh

Agentúra vydáva povolenia na uvedenie železničných vozidiel na trh a je splnomocnená obnovovať, meniť, pozastavovať platnosť a zrušovať povolenia, ktoré vydala. Na tento účel agentúra spolupracuje s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 21

Povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh

Agentúra vydáva povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh a je splnomocnená obnovovať, meniť, pozastavovať platnosť a zrušovať povolenia, ktoré vydala v súlade s článkom 24 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 22

Uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky

Agentúra pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS skontroluje, či technické riešenia vyhovujú príslušným TSI a či sú teda plne interoperabilné, a prijme rozhodnutie o schválení v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 23

Telematické aplikácie

1. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém s cieľom zabezpečiť koordinovaný rozvoj telematických aplikácií v Únii v súlade s relevantnými TSI. Agentúra na tento účel zachováva, monitoruje a spravuje príslušné požiadavky subsystémov.
2. Agentúra vymedzuje, uverejňuje a uplatňuje postup spravovania žiadostí o zmeny špecifikácií telematických aplikácií. Agentúra na tento účel zriadi, udržiava a aktualizuje register žiadostí o zmeny takýchto špecifikácií a ich stavu spolu s príslušnými odôvodneniami.
3. Agentúra vypracuje a udržiava technické nástroje na spravovanie rôznych verzií špecifikácií telematických aplikácií a usiluje sa o zabezpečenie spätnej zlučiteľnosti.
4. Agentúra pomáha Komisii pri monitorovaní zavádzania špecifikácií telematických aplikácií v súlade s príslušnými TSI.

Článok 24

Podpora notifikovaných orgánov posudzovania zhody

1. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov posudzovania zhody podľa článku 30 smernice (EÚ) 2016/797. Uvedená podpora zahŕňa najmä vydávanie usmernení na posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability podľa článku 9 smernice (EÚ) 2016/797 a usmernení týkajúcich sa postupu overovania ES uvedeného v článkoch 10 a 15 smernice (EÚ) 2016/797.
2. Agentúra môže uľahčovať spoluprácu medzi notifikovanými orgánmi posudzovania zhody v súlade s článkom 44 smernice (EÚ) 2016/797 a môže najmä vykonávať funkciu technického sekretariátu ich koordinačnej skupiny.

KAPITOLA 5

ÚLOHY AGENTÚRY TÝKAJÚCE SA VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

Článok 25

Preskúmanie návrhov vnútroštátnych predpisov

1. Agentúra do dvoch mesiacov od ich doručenia preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov, ktoré jej boli predložené v súlade s článkom 8 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 a s článkom 14 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797. Ak je potrebný preklad alebo ak si to vyžaduje rozsah alebo komplexnosť návrhu vnútroštátneho predpisu, agentúra môže so súhlasom členského štátu predĺžiť túto lehotu až o tri dodatočné mesiace. Avšak vo výnimočných prípadoch sa môžu agentúra a dotknutý členský štát vzájomne dohodnúť na ďalšom predĺžení uvedenej lehoty.

Agentúra si počas uvedenej lehoty vymieňa relevantné informácie s dotknutým členským štátom, v prípade potreby konzultuje s príslušnými zainteresovanými stranami a následne informuje členský štát o výsledku preskúmania.

2. Ak sa agentúra po preskúmaní uvedenom v odseku 1 domnieva, že návrh vnútroštátnych predpisov umožňuje splniť základné požiadavky na interoperabilitu železníc, dodržiavať platné CSM a TSI a dosiahnuť CST a že by nevedli k svojoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi, informuje Komisiu a dotknutý členský štát o svojom pozitívnom posúdení. Komisia v takom prípade môže schváliť predpisy v systéme informačných technológií uvedenom v článku 27. Ak agentúra do dvoch mesiacov od doručenia návrhu vnútroštátneho predpisu alebo do konca lehoty predĺženej na základe dohody podľa odseku 1 neinformuje Komisiu a dotknutý členský štát o svojom posúdení, členský štát môže pristúpiť k zavedeniu predpisu bez toho, aby bol dotknutý článok 26.

3. Ak preskúmanie uvedené v odseku 1 vedie k negatívnemu posúdeniu, agentúra informuje dotknutý členský štát a požiada o vyjadrenie jeho pozície k uvedenému posúdeniu. Ak agentúra v nadväznosti na uvedenú výmenu názorov s dotknutým členským štátom trvá na svojom negatívnom posúdení, do jedného mesiaca:

- a) vydá stanovisko určené dotknutému členskému štátu s uvedením dôvodov, prečo by predmetný vnútroštátny predpis alebo predpisy nemali nadobudnúť účinnosť a/alebo prečo by sa nemali uplatňovať, a
- b) informuje Komisiu o svojom negatívnom posúdení s uvedením dôvodov, prečo by predmetný vnútroštátny predpis alebo predpisy nemali nadobudnúť účinnosť a/alebo prečo by sa nemali uplatňovať.

Týmto nie je dotknuté právo členského štátu prijať nový vnútroštátny predpis v súlade s článkom 8 ods. 3 písm. c) smernice (EÚ) 2016/798 alebo článkom 14 ods. 4 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797.

4. Dotknutý členský štát informuje do dvoch mesiacov Komisiu o svojej pozícii k stanovisku uvedenému v odseku 3 vrátane svojich dôvodov v prípade nesúhlasu.

Ak sa prezentované dôvody považujú za nedostatočné alebo ak takéto informácie chýbajú a ak členský štát prijme predmetný vnútroštátny predpis bez dostatočného zohľadnenia stanoviska uvedeného v odseku 3, Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov prijať rozhodnutie určené dotknutému členskému štátu, v ktorom ho požiada o zmenu alebo zrušenie tohto predpisu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 81 ods. 2.

Článok 26

Preskúmanie platných vnútroštátnych predpisov

1. Agentúra preskúma vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s článkom 14 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 a článkom 8 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798 do dvoch mesiacov od ich doručenia. Ak je potrebný preklad alebo ak si to vyžaduje rozsah alebo komplexnosť vnútroštátneho predpisu, agentúra môže so súhlasom členského štátu predĺžiť túto lehotu až o tri dodatočné mesiace. Avšak vo výnimočných prípadoch sa môžu agentúra a dotknutý členský štát vzájomne dohodnúť na ďalšom predĺžení uvedenej lehoty.

Agentúra si počas uvedenej lehoty vymieňa relevantné informácie s dotknutým členským štátom a následne ho informuje o výsledku preskúmania.

2. Ak sa agentúra po preskúmaní uvedenom v odseku 1 domnieva, že vnútroštátne predpisy umožňujú splniť základné požiadavky na interoperabilitu železníc, dodržiavať platné CSM a TSI a dosiahnuť CST a že by nevedli k svojvoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi, informuje Komisiu a dotknutý členský štát o svojom pozitívnom posúdení. Komisia v takom prípade môže schváliť predpisy v systéme informačných technológií uvedenom v článku 27. Ak agentúra do dvoch mesiacov od doručenia vnútroštátnych predpisov alebo do uplynutia lehoty predĺženej na základe dohody podľa odseku 1 neinformuje Komisiu a dotknutý členský štát, predpis zostáva v platnosti.

3. Ak preskúmanie uvedené v odseku 1 vedie k negatívnomu posúdeniu, agentúra informuje dotknutý členský štát a požiada ho o vyjadrenie jeho pozície k uvedenému posúdeniu. Ak agentúra v nadväznosti na uvedenú výmenu názorov s dotknutým členským štátom trvá na svojom negatívnom posúdení, do jedného mesiaca:

- a) vydá stanovisko určené dotknutému členskému štátu, v ktorom uvedie, že predmetný vnútroštátny predpis alebo predpisy boli predmetom negatívneho posúdenia, a uvedie dôvody, prečo by sa predmetný predpis alebo predpisy mali upraviť alebo zrušiť, a
- b) informuje Komisiu o svojom negatívnom posúdení s uvedením dôvodov, prečo by sa predmetný vnútroštátny predpis alebo predpisy mali upraviť alebo zrušiť.

4. Dotknutý členský štát informuje do dvoch mesiacov Komisiu o svojej pozícii k stanovisku uvedenému v odseku 3 vrátane svojich dôvodov v prípade nesúhlasu. Ak sa prezentované dôvody považujú za nedostatočné alebo ak takéto informácie chýbajú, Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov prijať rozhodnutie určené dotknutému členskému štátu, v ktorom ho požiada o zmenu alebo zrušenie predmetného vnútroštátneho predpisu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 81 ods. 2.

5. V prípade naliehavých preventívnych opatrení, ak preskúmanie uvedené v odseku 1 vedie k negatívnemu posúdeniu a dotknutý členský štát nezmení alebo nezruší predmetný vnútroštátny predpis do dvoch mesiacov od doručenia stanoviska agentúry, Komisia môže odchylné od odsekov 3 a 4 prijať prostredníctvom vykonávajúcich aktov rozhodnutie, ktorým požiada členský štát, aby tento predpis zmenil alebo zrušil. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 81 ods. 2.

V prípade pozitívneho posúdenia zo strany agentúry, a ak má predmetný vnútroštátny predpis vplyv na viacero členských štátov, Komisia v spolupráci s agentúrou a členskými štátmi prijme v prípade potreby primerané opatrenia vrátane revízie CSM a TSI.

6. Postup uvedený v odsekoch 2, 3 a 4 sa uplatňuje *mutatis mutandis* v prípadoch, keď agentúra získa vedomosť o tom, že vnútroštátny predpis, či už oznámený, alebo nie, je nadbytočný, je v rozpore s CSM, CST, TSI alebo inými právnymi predpismi Únie v oblasti železničnej dopravy alebo vytvára neoprávnenú prekážku pre jednotný trh železničnej dopravy.

Článok 27

Systém informačných technológií používaný na účely oznamovania a klasifikácie vnútroštátnych predpisov

1. Agentúra spravuje špecializovaný systém informačných technológií obsahujúci vnútroštátne predpisy uvedené v článkoch 25 a 26 a prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody uvedené v článku 2 bode 34 smernice (EÚ) 2016/797. Agentúra ich v prípade potreby sprístupní zainteresovaným stranám na nahliadnutie.

2. Členské štáty oznamujú agentúre a Komisii vnútroštátne predpisy uvedené v článku 25 ods. 1 a článku 26 ods. 1 prostredníctvom systému informačných technológií uvedeného v odseku 1 tohto článku. Agentúra v uvedenom systéme informačných technológií uverejňuje tieto predpisy vrátane stavu ich preskúmania a po dokončení aj pozitívne alebo negatívne výsledky posúdenia, pričom uvedený systém informačných technológií používa na účely informovania Komisie v súlade s článkami 25 a 26.

3. Agentúra vykonáva technické preskúmanie platných vnútroštátnych predpisov uvedených v dostupných vnútroštátnych právnych predpisoch, ktoré sú od 15. júna 2016 zaznamenané v jej databáze referenčných dokumentov. Agentúra oznámené vnútroštátne predpisy klasifikuje v súlade s článkom 14 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797. Na tieto účely používa systém uvedený v odseku 1 tohto článku.

4. Agentúra oznámené vnútroštátne predpisy klasifikuje v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798 a jej prílohou I s prihliadnutím na vývoj právnych predpisov Únie. Agentúra na tento účel vypracuje nástroj na spravovanie predpisov, ktorý majú používať členské štáty na zjednodušenie svojich systémov vnútroštátnych predpisov. Agentúra používa systém uvedený v odseku 1 tohto článku na uverejnenie nástroja na spravovanie predpisov.

KAPITOLA 6

ÚLOHY AGENTÚRY TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO SYSTÉMU RIADENIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY (ERTMS)

Článok 28

Orgán zodpovedný za systém ERTMS

1. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém s cieľom zabezpečiť koordinovaný rozvoj systému ERTMS v rámci Únie v súlade s relevantnými TSI. Agentúra na tento účel zachováva, monitoruje a spravuje príslušné požiadavky subsystému vrátane technických špecifikácií pre ETCS a GSM-R.

2. Agentúra vymedzuje, uverejňuje a uplatňuje postup spravovania žiadostí o zmeny špecifikácií ERTMS. Agentúra na tento účel zriadi, udržiava a aktualizuje register žiadostí o zmeny špecifikácií ERTMS a ich stavu spolu s príslušnými odôvodneniami.

3. Vypracovanie nových verzií technických špecifikácií ERTMS nesmie narušiť mieru zavádzania ERTMS, stabilitu špecifikácií, ktorá je potrebná v záujme optimalizácie výroby vybavenia ERTMS, návratnosti investícií pre železničné podniky, prevádzkovateľov infraštruktúry a držiteľov a efektívneho plánovania zavádzania ERTMS.
4. Agentúra vypracuje a udržiava technické nástroje na správu jednotlivých verzií ERTMS s cieľom zabezpečiť technickú a prevádzkovú zlučiteľnosť medzi sieťami a vozidlami vybavenými rozličnými verziami a poskytnúť stimuly na rýchle a koordinované zavedenie platných verzií.
5. V súlade s článkom 5 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797 agentúra zabezpečuje, aby nasledujúce verzie vybavenia ERTMS boli technicky kompatibilné s predchádzajúcimi verziami.
6. Agentúra vypracúva a šíri príslušné pokyny pre zainteresované strany týkajúce sa podávania žiadostí a vysvetľujúcu dokumentáciu k technickým špecifikáciám ERTMS.

Článok 29

Skupina notifikovaných orgánov posudzovania zhody pre ERTMS

1. Agentúra vytvorí skupinu notifikovaných orgánov posudzovania zhody pre ERTMS uvedenú v článku 30 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 a predsedá jej.

Skupina kontroluje súlad uplatňovania postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability podľa článku 9 smernice (EÚ) 2016/797 a postupov overovania ES uvedených v článku 10 smernice (EÚ) 2016/797, ktoré vykonávajú notifikované orgány posudzovania zhody.

2. Agentúra podáva Komisii každý rok správu o činnostiach skupiny uvedenej v odseku 1 vrátane štatistických údajov o účasti zástupcov notifikovaných orgánov posudzovania zhody v skupine.
3. Agentúra hodnotí uplatňovanie postupu posudzovania zhody komponentov interoperability a postupu overovania ES v prípade vybavenia ERTMS a raz za dva roky predkladá Komisii správu, v ktorej jej odporučí prípadné zlepšenia.

Článok 30

Zlučiteľnosť vlakových a traťových subsystémov ERTMS

1. Agentúra rozhoduje o tom, že:
 - a) bez toho, aby bol dotknutý článok 21 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 a pred vydaním povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré je vybavené vlakovým subsystémom ERTMS, poskytne žiadateľom na ich žiadosť poradenstvo o technickej zlučiteľnosti vlakového a traťového subsystému ERTMS;
 - b) bez toho, aby bol dotknutý článok 17 smernice (EÚ) 2016/798 a po vydaní povolenia na uvedenie na trh vozidla, ktoré je vybavené vlakovým subsystémom ERTMS, poskytne železničným podnikom na ich žiadosť, predtým ako použijú vozidlo, ktoré je vybavené vlakovým subsystémom ERTMS, poradenstvo o prevádzkovej zlučiteľnosti vlakového a traťového subsystému ERTMS.

Na účel tohto odseku agentúra spolupracuje s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

2. Ak agentúra pred tým, než vnútroštátny bezpečnostný orgán vydal povolenie, zistí, alebo ak ju žiadateľ prostredníctvom jednotného kontaktného miesta v súlade s článkom 19 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 informuje, že došlo k zmene koncepcie alebo špecifikácie projektu po jeho schválení agentúrou v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797 a že existuje riziko technickej a prevádzkovej nezlučiteľnosti traťového subsystému ERTMS s vozidlami s vybavením ERTMS, agentúra nadviaže spoluprácu s dotknutými stranami vrátane žiadateľa a príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu s cieľom dosiahnuť vzájomne prijateľné riešenie. Ak nemožno nájsť žiadne vzájomne prijateľné riešenie do jedného mesiaca od začiatku koordinačného procesu, záležitosť sa postúpi na rozhodcovské konanie odvolacej rade.

3. Ak agentúra po tom, čo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydal povolenie, zistí, že existuje riziko technickej alebo prevádzkovej nezlučiteľnosti medzi príslušnými sieťami a vozidlami s vybavením ERTMS, vnútroštátny bezpečnostný orgán a agentúra nadviažu spoluprácu so všetkými dotknutými stranami s cieľom čo najskôr dosiahnuť vzájomne prijateľné riešenie. Agentúra o takýchto prípadoch informuje Komisiu.

Článok 31

Podpora zavádzania ERTMS a projektov ERTMS

1. Agentúra pomáha Komisii pri monitorovaní zavádzania ERTMS v súlade s platným európskym plánom zavádzania. Na žiadosť Komisie uľahčuje koordináciu zavádzania ERTMS pozdĺž transeurópskych dopravných koridorov a koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 ⁽¹⁾.

2. Agentúra zabezpečuje technické opatrenia nadväzujúce na projekty zavádzania ERTMS financované Úniou vrátane analýzy súťažných podkladov v čase vyhlásenia verejnej súťaže, ak je potrebná a bez zbytočného predĺženia daného procesu. Agentúra v prípade potreby takisto pomáha príjemcom finančných prostriedkov Únie s cieľom zabezpečiť, aby technické riešenia uplatňované v rámci projektov boli plne v súlade s TSI týkajúcimi sa riadenia – zabezpečenia a návštev, a teda aby boli plne interoperabilné.

Článok 32

Akreditácia laboratórií

1. Agentúra podporuje harmonizovanú akreditáciu laboratórií ERTMS v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽²⁾, a to najmä poskytnutím vhodných usmernení akreditačným orgánom.

2. Agentúra informuje členské štáty a Komisiu v prípadoch nezhody s požiadavkami nariadenia (ES) č. 765/2008 v súvislosti s akreditáciou laboratórií ERTMS.

3. Agentúra sa môže ako pozorovateľ zúčastniť na vzájomnom hodnotení podľa požiadaviek nariadenia (ES) č. 765/2008.

KAPITOLA 7

ÚLOHY AGENTÚRY TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO ŽELEZNIČNÉHO PRIESTORU

Článok 33

Monitorovanie činnosti a rozhodovania vnútroštátnych bezpečnostných orgánov

1. Agentúra na účely vykonávania úloh, ktoré sa jej zverili, a pomoci Komisii pri plnení jej povinností podľa ZFEÚ monitoruje v mene Komisie a prostredníctvom auditu a inšpekcií činnosť a rozhodovanie vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

2. Agentúra má právo vykonávať audit:

- a) schopnosti vnútroštátnych bezpečnostných orgánov plniť úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc a
- b) účinnosti monitorovania systémov riadenia bezpečnosti subjektov podľa článku 17 smernice (EÚ) 2016/798 zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

Riadiaca rada prijme politiku, pracovné metódy, postupy a praktické opatrenia na uplatňovanie tohto odseku, prípadne aj opatrenia týkajúce sa konzultácií s členskými štátmi pred uverejnením informácií.

Agentúra podporuje zahrnutie kvalifikovaných audítorov z vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, na ktoré sa vykonávaný audit nevzťahuje, do audítorského tímu. Agentúra vytvorí na tento účel zoznam kvalifikovaných audítorov a v prípade potreby im poskytne odbornú prípravu.

3. Agentúra vydáva audítorské správy a zasiela ich dotknutému vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, dotknutému členskému štátu a Komisii. Každá audítorská správa obsahuje najmä zoznam všetkých nedostatkov zistených agentúrou a odporúčania na zlepšenie.

4. Ak sa agentúra domnieva, že nedostatky uvedené v odseku 3 bránia príslušnému vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu účinne plniť jeho úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc, odporučí tomuto orgánu, aby v rámci vzájomne dohodnutej lehoty podnikol vhodné kroky s ohľadom na závažnosť nedostatku. Agentúra informuje o takomto odporúčaní dotknutý členský štát.

5. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán nesúhlasí s odporúčaniami agentúry uvedenými v odseku 4 alebo neprijme vhodné kroky uvedené v odseku 4, alebo ak v nadväznosti na odporúčania agentúry neodpovie do troch mesiacov od ich doručenia, agentúra informuje Komisiu.

6. Komisia informuje o záležitosti dotknutý členský štát a požiada ho o vyjadrenie stanoviska v súvislosti s odporúčaním uvedeným v odseku 4. Ak sa poskytnutá odpoveď považuje za nedostatočnú alebo ak členský štát neodpovie do troch mesiacov od žiadosti Komisie, Komisia môže v prípade potreby prijať do šiestich mesiacov primerané opatrenie týkajúce sa krokov, ktoré sa majú vykonať v dôsledku auditu.

7. Agentúra má právo vykonávať vopred ohlásené inšpekcie vnútroštátnych bezpečnostných orgánov s cieľom overiť konkrétne oblasti ich činnosti a fungovania, a najmä preskúmať dokumenty, postupy a záznamy týkajúce sa ich úloh uvedených v smernici (EÚ) 2016/798. Inšpekcie sa môžu vykonávať *ad hoc* alebo na základe plánu vypracovaného agentúrou. Inšpekcia nesmie trvať viac než dva dni. Vnútroštátne orgány členských štátov uľahčujú prácu zamestnancov agentúry. Agentúra predkladá Komisii, dotknutému členskému štátu a dotknutému vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu správu o každej inšpekcii.

Politiku, pracovné metódy a postup na vykonávanie inšpekcii prijíma riadiaca rada.

Článok 34

Monitorovanie notifikovaných orgánov posudzovania zhody

1. Agentúra podporuje na účely článku 41 smernice (EÚ) 2016/797 Komisiu pri monitorovaní notifikovaných orgánov posudzovania zhody prostredníctvom pomoci poskytovanej akreditačným orgánom a príslušným vnútroštátnym orgánom a prostredníctvom auditov a inšpekcii, ako sa ustanovuje v odsekoch 2 až 6.

2. Agentúra podporuje harmonizovanú akreditáciu notifikovaných orgánov posudzovania zhody, a to najmä tým, že akreditačným orgánom poskytuje vhodné usmernenia týkajúce sa kritérií posudzovania a postupy na posúdenie toho, či notifikované orgány spĺňajú požiadavky uvedené v kapitole VI smernice (EÚ) 2016/797, prostredníctvom európskej akreditačnej infraštruktúry uznanej podľa článku 14 nariadenia (ES) č. 765/2008.

3. V prípade notifikovaných orgánov posudzovania zhody, ktoré nie sú akreditované podľa článku 27 smernice (EÚ) 2016/797, agentúra môže vykonať audit ich schopnosti plniť požiadavky uvedené v článku 30 smernice (EÚ) 2016/797. Postup vykonávania auditov prijíma riadiaca rada.

4. Agentúra vydáva audítorské správy, ktoré zahŕňajú činnosti uvedené v odseku 3, a zasiela ich dotknutému notifikovanému orgánu posudzovania zhody, dotknutému členskému štátu a Komisii. Každá audítorská správa obsahuje najmä zoznam všetkých nedostatkov zistených agentúrou a odporúčania na zlepšenie. Ak sa agentúra domnieva, že uvedené nedostatky bránia dotknutému notifikovanému orgánu posudzovania zhody účinne plniť jeho úlohy týkajúce sa interoperability železníc, prijme odporúčanie, v ktorom členský štát, v ktorom je tento notifikovaný orgán usadený, požiadajú, aby v rámci vzájomne dohodnutej lehoty podnikol vhodné kroky s ohľadom na závažnosť nedostatku.

5. Ak členský štát nesúhlasí s odporúčaním uvedeným v odseku 4 alebo neprijme vhodné kroky uvedené v odseku 4 alebo ak notifikovaný orgán v nadväznosti na odporúčanie agentúry neodpovie do troch mesiacov od jeho doručenia, agentúra informuje Komisiu. Komisia informuje o záležitosti dotknutý členský štát a požiadajú ho o vyjadrenie jeho pozície v súvislosti s uvedeným odporúčaním. Ak sa poskytnutá odpoveď považuje za nedostatočnú alebo ak členský štát neodpovie do troch mesiacov od prijatia žiadosti Komisie, Komisia môže prijať rozhodnutie v lehote šiestich mesiacov.

6. Agentúra je oprávnená vykonávať vopred ohlásené či neohlásené inšpekcie notifikovaných orgánov posudzovania zhody na účely overenia konkrétnych oblastí ich činnosti a fungovania, a najmä preskúmania dokumentov, osvedčení a záznamov týkajúcich sa ich úloh uvedených v článku 41 smernice (EÚ) 2016/797. V prípade akreditovaných orgánov spolupracuje agentúra s príslušnými vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi. V prípade orgánov posudzovania zhody, ktoré nie sú akreditované, agentúra spolupracuje s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi, ktoré uznali dotknuté notifikované orgány. Inšpekcie sa môžu vykonávať *ad hoc* alebo v súlade s politikou, pracovnými metódami a postupmi vypracovanými agentúrou. Inšpekcia nesmie trvať viac než dva dni. Notifikované orgány posudzovania zhody uľahčujú prácu zamestnancov agentúry. Agentúra predkladá Komisii a dotknutému členskému štátu správu o každej inšpekcii.

Článok 35

Monitorovanie vývoja v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc

1. Agentúra spolu s vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi zhromažďuje príslušné údaje o nehodách a mimoriadnych udalostiach, pričom zohľadňuje príspevok vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov k bezpečnosti železničného systému Únie.

2. Agentúra monitoruje celkové fungovanie železničného systému Únie z hľadiska bezpečnosti. Agentúra môže najmä požiadať o pomoc orgány uvedené v článku 38 vrátane pomoci vo forme zhromažďovania údajov a prístupu k výsledkom partnerského preskúmania v súlade s článkom 22 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798. Agentúra využíva aj údaje zhromaždené Eurostatom a spolupracuje s ním s cieľom zabrániť dvojitej práci a zabezpečiť metodický súlad medzi CSI a ukazovateľmi používanými v iných druhoch dopravy.

3. Agentúra na žiadosť Komisie vydáva odporúčania týkajúce sa spôsobov zvýšenia interoperability železničného systému Únie, a to najmä uľahčením koordinácie medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry alebo medzi manažérmi infraštruktúry navzájom.

4. Agentúra monitoruje vývoj v oblasti bezpečnosti a interoperability železničného systému Únie. Každé dva roky predloží Komisii správu o vývoji v oblasti bezpečnosti a interoperability v jednotnom európskom železničnom priestore a zverejní ju.

5. Agentúra na žiadosť Komisie predkladá správy o stave vykonávania a uplatňovania právnych predpisov Únie v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc v danom členskom štáte.

6. Agentúra na žiadosť členského štátu alebo Komisie predkladá prehľad o úrovni bezpečnosti a interoperability železničného systému v Únii a na tento účel vytvorí špecializovaný nástroj v súlade s článkom 53 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797.

KAPITOLA 8

ĎALŠIE ÚLOHY AGENTÚRY

Článok 36

Železničný personál

1. Agentúra vykonáva príslušné úlohy týkajúce sa železničného personálu uvedené v článkoch 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 a 37 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES ⁽¹⁾.

2. Komisia môže požiadať agentúru o vykonávanie iných úloh týkajúcich sa železničného personálu v súlade so smernicou 2007/59/ES a o vydávanie odporúčaní týkajúcich sa železničného personálu povereného úlohami v oblasti bezpečnosti, na ktoré sa nevzťahuje smernica 2007/59/ES.

3. Agentúra uskutočňuje konzultácie o úlohách uvedených v odsekoch 1 a 2 s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za otázky týkajúce sa železničného personálu. Agentúra môže podporovať spoluprácu medzi týmito orgánmi okrem iného aj organizovaním vhodných stretnutí s ich zástupcami.

Článok 37

Registre a ich dostupnosť

1. Agentúra zriadi a spravuje, v prípade potreby v spolupráci s príslušnými vnútroštátnymi subjektmi:

a) Európsky register vozidiel v súlade s článkom 47 smernice (EÚ) 2016/797;

b) Európsky register povolených typov vozidiel v súlade s článkom 48 smernice (EÚ) 2016/797.

2. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém všetkých registrov a databáz uvedených v smernici (EÚ) 2016/797, smernici (EÚ) 2016/798 a smernici 2007/59/ES. Jej opatrenia v tejto jej funkcii zahŕňajú najmä:

a) vypracúvanie a udržiavanie špecifikácií registrov;

b) koordináciu vývoja v členských štátoch, pokiaľ ide o registre;

c) poskytovanie usmernení týkajúcich sa registrov príslušným zainteresovaným stranám;

d) predkladanie odporúčaní Komisii, ktoré sa týkajú zlepšenia špecifikácií existujúcich registrov, a to v prípade potreby aj vrátane zjednodušovania a vypúšťania nadbytočných informácií, a potreby vypracovať nové v závislosti od analýzy nákladov a prínosov.

3. Agentúra sprístupňuje pre verejnosť tieto dokumenty a registre stanovené v smernici (EÚ) 2016/797 a smernici (EÚ) 2016/798:

a) vyhlásenia ES o overení subsystémov;

b) vyhlásenia ES o zhode komponentov interoperability a vyhlásenia ES o vhodnosti komponentov interoperability na použitie;

c) licencie vydávané v súlade s článkom 24 ods. 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ⁽²⁾;

d) jednotné bezpečnostné osvedčenia vydané v súlade s článkom 10 smernice (EÚ) 2016/798;

e) správy o vyšetrovaniach zaslané agentúre v súlade s článkom 24 smernice (EÚ) 2016/798;

f) vnútroštátne predpisy oznámené Komisii v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798 a článkom 14 smernice (EÚ) 2016/797;

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

- g) registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797, a to aj prostredníctvom odkazov na príslušné vnútroštátne registre;
- h) registre infraštruktúry vrátane prostredníctvom odkazov na príslušné vnútroštátne registre;
- i) registre týkajúce sa subjektov zodpovedných za údržbu a ich certifikačných orgánov;
- j) európsky register povolených typov vozidiel v súlade s článkom 48 smernice (EÚ) 2016/797;
- k) register žiadostí o zmeny a plánované zmeny špecifikácií ERTMS v súlade s článkom 28 ods. 2 tohto nariadenia;
- l) register žiadostí o zmeny a plánované zmeny TSI týkajúcej sa telematických aplikácií v osobnej doprave (ďalej len „TAP“) a telematických aplikácií v nákladnej doprave (ďalej len „TAF“) v súlade s článkom 23 ods. 2 tohto nariadenia;
- m) register označení držiteľa vozidla, ktorý agentúra vedie v súlade s TSI týkajúcou sa prevádzky a riadenia dopravy;
- n) správy o kvalite vydávané v súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ⁽¹⁾.

4. Komisia a členské štáty na základe návrhu agentúry prediskutujú a dohodnú praktické opatrenia na zasielanie dokumentov uvedených v odseku 3.

5. Pri zasielaní dokumentov uvedených v odseku 3 môžu dotknuté orgány uviesť, ktoré dokumenty nie sú z bezpečnostných dôvodov určené na prístupenie verejnosti.

6. Vnútroštátne orgány zodpovedné za vydávanie licencií uvedených v odseku 3 písm. c) tohto článku informujú agentúru o každom jednotlivom rozhodnutí vydať, obnoviť, zmeniť alebo zrušiť takéto licencie v súlade so smernicou 2012/34/EÚ.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány zodpovedné za vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení uvedených v odseku 3 písm. d) tohto článku informujú agentúru v súlade s článkom 10 ods. 16 smernice (EÚ) 2016/798 o každom jednotlivom rozhodnutí vydať, obnoviť, zmeniť, obmedziť alebo zrušiť takéto osvedčenia.

7. Agentúra môže do verejnej databázy zahrnúť akýkoľvek verejný dokument alebo odkaz, ktorý súvisí s cieľmi tohto nariadenia, s prihliadnutím na príslušné právne predpisy Únie o ochrane údajov.

Článok 38

Spolupráca medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, vyšetrovacími orgánmi a zastupiteľskými orgánmi

1. Agentúra vytvorí sieť vnútroštátnych bezpečnostných orgánov uvedených v článku 16 smernice (EÚ) 2016/798. Agentúra poskytne sieti sekretariát.

2. Agentúra podporuje vyšetrovacie orgány v súlade s článkom 22 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798. S cieľom uľahčiť spolu medzi vyšetrovacími orgánmi agentúra poskytne sekretariát, ktorý je organizačne oddelený od funkcií agentúry týkajúcich sa bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov a povolení na uvedenie vozidiel na trh.

3. Ciele spolupráce medzi orgánmi uvedenými v odseku 1 a 2 sú najmä:

- a) výmena informácií týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc;
- b) podpora osvedčených postupov a šírenie relevantných znalostí;
- c) poskytovanie údajov o bezpečnosti železníc agentúre, najmä údajov týkajúcich sa CSI.

Agentúra uľahčuje spoluprácu medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi, a to najmä usporadúvaním spoločných zasadnutí.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

4. Agentúra môže vytvoriť sieť zastupiteľských orgánov zo železničného sektora, ktoré pôsobia na úrovni Únie. Zoznam uvedených orgánov vymedzí Komisia. Agentúra môže sieti poskytnúť sekretariát. Úlohy siete sú najmä tieto:

- a) výmena informácií týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc;
- b) podpora osvedčených postupov a šírenie relevantných znalostí;
- c) poskytovanie údajov o bezpečnosti a interoperabilite železníc agentúre.

5. Siete a orgány uvedené v odsekoch 1, 2 a 4 tohto článku môžu predkladať pripomienky k návrhom stanovísk uvedených v článku 10 ods. 2.

6. Agentúra môže vytvárať iné siete so subjektmi alebo orgánmi, ktoré sú zodpovedné za určitú časť železničného systému Únie.

7. Komisia sa môže zúčastňovať na zasadnutiach sietí uvedených v tomto článku.

Článok 39

Oznamovanie a šírenie informácií

Agentúra príslušným zainteresovaným stranám oznamuje a šíri informácie týkajúce sa rámca železničných právnych predpisov Únie a rozvoja noriem a usmernení v súlade s príslušnými plánmi oznamovania a šírenia informácií, ktoré prijala riadiaca rada na základe návrhov vypracovaných agentúrou. Riadiaca rada na základe analýzy potrieb tieto plány pravidelne aktualizuje.

Článok 40

Výskum a podpora inovácie

1. Agentúra na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy podľa postupu uvedeného v článku 52 ods. 4 prispieva k činnostiam železničného výskumu na úrovni Únie, a to aj prostredníctvom poskytnutia podpory príslušným útvarom Komisie a zastupiteľským orgánom. Takýmito príspevkami nie sú dotknuté iné výskumné činnosti na úrovni Únie.

2. Komisia môže agentúru poveriť úlohou podporovať inovácie zamerané na zlepšenie bezpečnosti a interoperability železníc, najmä využívanie nových informačných technológií, informácií o cestovnom poriadku a systémov určovania polohy a navigačných systémov.

Článok 41

Pomoc Komisii

Agentúra na žiadosť Komisie pomáha Komisii pri vykonávaní právnych predpisov Únie, ktorých cieľom je posilniť úroveň interoperability železničných systémov a vypracovať spoločný prístup k bezpečnosti železničného systému Únie.

Takáto pomoc môže zahŕňať poskytovanie technologického poradenstva v otázkach, ktoré si vyžadujú špecifické znalosti a zhromažďovanie informácií prostredníctvom sietí uvedených v článku 38.

Článok 42

Pomoc pri posudzovaní železničných projektov

Bez toho, aby boli dotknuté výnimky stanovené v článku 7 smernice (EÚ) 2016/797, agentúra na žiadosť Komisie preskúma z hľadiska bezpečnosti a interoperability železníc každý projekt týkajúci sa konštrukcie, výstavby, obnovy alebo modernizácie akéhokoľvek subsystému, v súvislosti s ktorým bola predložená žiadosť o finančnú pomoc Únie.

V lehote, ktorá sa dohodne s Komisiou a ktorá nesmie presiahnuť dva mesiace, so zohľadnením významu projektu a dostupných zdrojov, agentúra vydá stanovisko k otázke súladu projektu s príslušnými právnymi predpismi o bezpečnosti a interoperabilite železníc.

Článok 43

Pomoc členským štátom, kandidátskym krajinám a zainteresovaným stranám

1. Agentúra sa na žiadosť Komisie, členských štátov, kandidátskych krajín alebo sietí uvedených v článku 38 zapája do činností odbornej prípravy a iných vhodných činností týkajúcich sa uplatňovania a vysvetľovania právnych predpisov o bezpečnosti a interoperabilite železníc a súvisiacich produktov agentúry, ako sú registre, vykonávacie usmernenia a odporúčania.
2. O charaktere a rozsahu činností uvedených v odseku 1 vrátane možného vplyvu na zdroje rozhoduje riadiaca rada a zahŕňajú sa do programového dokumentu agentúry. Náklady na takúto pomoc hradia žiadajúce strany, pokiaľ sa nedohodlo inak.

Článok 44

Medzinárodné vzťahy

1. Pokiaľ je to potrebné na dosiahnutie cieľov stanovených v tomto nariadení a bez toho, aby boli dotknuté príslušné právomoci členských štátov, inštitúcií Únie a Európskej služby pre vonkajšiu činnosť, môže agentúra prehlbovať koordináciu s medzinárodnými organizáciami na základe uzatvorených dohôd a nadväzovať kontakty a uzatvárať administratívne dohody s dozornými orgánmi, medzinárodnými organizáciami a správnymi orgánmi tretích krajín príslušnými pre otázky zahrnuté do činností agentúry s cieľom udržať krok s vedeckým a technickým vývojom a zabezpečiť podporu železničných právnych predpisov a noriem Únie.
2. Dohody uvedené v odseku 1 nevytvárajú právne záväzky Únie a jej členských štátov ani nebránia členským štátom a ich príslušným orgánom uzatvárať dvojstranné alebo mnohostranné dohody s dozornými orgánmi, medzinárodnými organizáciami a správnymi orgánmi tretích krajín uvedených v odseku 1. Takéto dvojstranné alebo viacstranné dohody a spolupráca musia byť predmetom predchádzajúcej diskusie s Komisiou a musia sa jej o nich podávať pravidelné správy. Riadiaca rada je o takých dvojstranných alebo viacstranných dohodách náležite informovaná.
3. Riadiaca rada prijme stratégiu pre vzťahy s tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami v súvislosti s otázkami spadajúcimi do právomoci agentúry. Uvedená stratégia sa zahrnie do programového dokumentu agentúry s uvedením súvisiacich zdrojov.

Článok 45

Koordinácia týkajúca sa náhradných dielov

Agentúra pomáha určovať prípadné vymeniteľné náhradné diely, ktoré sa majú normalizovať, vrátane hlavných rozhraní k týmto náhradným dielom. Agentúra môže na tento účel zriadiť pracovnú skupinu, ktorá bude koordinovať činnosti príslušných zainteresovaných strán, a môže nadväzovať kontakty s európskymi orgánmi pre normalizáciu. Agentúra predkladá Komisii vhodné odporúčania.

KAPITOLA 9

ORGANIZÁCIA AGENTÚRY

Článok 46

Správna a riadiaca štruktúra

Správnu a riadiacu štruktúru agentúry tvorí:

- a) riadiaca rada, ktorá vykonáva funkcie stanovené v článku 51;
- b) výkonná rada, ktorá vykonáva funkcie stanovené v článku 53;

- c) výkonný riaditeľ, ktorý vykonáva povinnosti stanovené v článku 54;
- d) jedna alebo viacero odvolacích rád, ktoré vykonávajú funkcie stanovené v článkoch 58 až 62.

Článok 47

Zloženie riadiacej rady

1. Riadiaca rada sa skladá z jedného zástupcu každého členského štátu a dvoch zástupcov Komisie, pričom všetci majú hlasovacie právo.

Riadiaca rada zahŕňa aj šesť zástupcov bez hlasovacieho práva, ktorí na európskej úrovni zastupujú tieto zainteresované strany:

- a) železničné podniky;
- b) manažérov infraštruktúry;
- c) železničné odvetvie;
- d) organizácie odborových zväzov;
- e) cestujúcich;
- f) zákazníkov nákladnej dopravy.

Komisia vymenúva pre každú z týchto zainteresovaných strán jedného zástupcu a jedného náhradníka na základe užšieho zoznamu štyroch mien, ktorý predložili ich príslušné európske organizácie.

2. Členovia rady a ich náhradníci sa vymenúvajú s ohľadom na ich znalosti základných činností agentúry s prihliadnutím na príslušné zručnosti v oblasti riadenia, správy a rozpočtu. Všetky strany sa usilujú obmedziť výmenu svojich zástupcov v riadiacej rade s cieľom zabezpečiť kontinuitu činnosti riadiacej rady. Všetky strany sa snažia dosiahnuť vyvážené zastúpenie mužov a žien v riadiacej rade.

3. Členské štáty a Komisia vymenúvajú svojich členov riadiacej rady a ich príslušných náhradníkov, ktorí budú zastupovať členov v prípade ich neprítomnosti.

4. Funkčné obdobie členov je štyri roky a môže sa obnoviť.

5. Ak je to vhodné, účasť zástupcov tretích krajín a podmienky takejto účasti sa stanovujú v dojednaniach uvedených v článku 75.

Článok 48

Predseda riadiacej rady

1. Riadiaca rada dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom volí predsedu z radov zástupcov členských štátov a podpredsedu z radov svojich členov.

Podpredseda zastupuje predsedu v prípade, keď predseda nemôže plniť svoje povinnosti.

2. Funkčné obdobie predsedu a podpredsedu je štyri roky a môže sa raz obnoviť. V prípade, že sa ich členstvo v riadiacej rade kedykoľvek počas ich funkčného obdobia skončí, toto funkčné obdobie sa automaticky končí k rovnakému dátumu.

Článok 49

Zasadnutia

1. Zasadnutia riadiacej rady prebiehajú v súlade s jej rokovacím poriadkom, pričom ich zvoláva jej predseda. Výkonný riaditeľ agentúry sa zúčastňuje na zasadnutiach okrem prípadov, v ktorých by jeho účasť mohla mať za následok konflikt záujmov, ak tak rozhodol predseda, alebo keď má riadiaca rada prijať rozhodnutie týkajúce sa článku 70 v súlade s článkom 51 ods. 1 písm. i).

Riadiaca rada môže pozvať každú osobu, ktorej stanovisko by mohlo byť užitočné, aby sa ako pozorovateľ zúčastnila na jej rokovaní o konkrétnych bodoch programu.

2. Riadiaca rada zasadá aspoň dvakrát za rok. Zasadá aj z iniciatívy predsedu alebo na žiadosť Komisie, väčšiny svojich členov alebo jednej tretiny zástupcov členských štátov v rade.

3. Ak ide o dôvernú záležitosť alebo konflikt záujmov, riadiaca rada môže rozhodnúť, že špecifické body svojho programu preskúma bez prítomnosti dotknutých členov. Nie je tým dotknuté právo členských štátov ani Komisie byť zastúpení náhradníkom alebo akoukoľvek inou osobou. Podrobné pravidlá uplatňovania tohto ustanovenia sa stanovujú v rokovacom poriadku riadiacej rady.

Článok 50

Hlasovanie

Ak nie je v tomto nariadení stanovené inak, riadiaca rada prijíma svoje rozhodnutia absolútnou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom. Každý člen s hlasovacím právom má jeden hlas.

Článok 51

Funkcie riadiacej rady

1. S cieľom zabezpečiť, aby agentúra vykonávala svoje úlohy, riadiaca rada:
 - a) prijíma výročnú správu o činnostiach agentúry za predchádzajúci rok a do 1. júla ju zasiela Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a Dvoru audítorov a zverejňuje ju;
 - b) každoročne po doručení stanoviska Komisie a v súlade s článkom 52 prijíma dvoj tretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom programový dokument agentúry;
 - c) dvoj tretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom prijíma ročný rozpočet agentúry a vykonáva ďalšie funkcie týkajúce sa rozpočtu agentúry v súlade s kapitolou 10;
 - d) stanovuje postupy rozhodovania výkonného riaditeľa;
 - e) prijíma politiku, pracovné metódy a postupy, pokiaľ ide o návštevy, audity a inšpekcie podľa článkov 11, 33 a 34;
 - f) stanovuje svoj rokovací poriadok;
 - g) prijíma a aktualizuje plány oznamovania a šírenia informácií uvedené v článku 39;
 - h) vo vzťahu k zamestnancom agentúry vykonáva, s výhradou odseku 2, právomoci zverené Služobným poriadkom úradníkov Európskej únie a Podmienkami zamestnávania ostatných zamestnancov Európskej únie (ďalej len „služobný poriadok“ a „podmienky zamestnávania ostatných zamestnancov“) stanovené v nariadení (EHS, Euratom, ESUO) č. 259/68 ⁽¹⁾ menovaciemu orgánu a orgánu splnomocnenému uzatvárať pracovné zmluvy;
 - i) prijíma riadne odôvodnené rozhodnutia v súvislosti so zbavením imunity v súlade s článkom 17 Protokolu č. 7 o výsadách a imunitách Európskej únie;
 - j) v súlade s postupom stanoveným v článku 110 služobného poriadku predkladá Komisii na schválenie predpisy na vykonávanie služobného poriadku a podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov, ak sa odlišujú od predpisov, ktoré prijala Komisia;
 - k) vymenúva výkonného riaditeľa a v prípade potreby predlžuje jeho funkčné obdobie alebo ho odvoláva z funkcie dvoj tretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom v súlade s článkom 68;
 - l) vymenúva členov výkonnej rady dvoj tretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom v súlade s článkom 53;

⁽¹⁾ Nariadenie Rady (EHS, Euratom, ESUO) č. 259/68 z 29. februára 1968, ktorým sa ustanovuje Služobný poriadok úradníkov a Podmienky zamestnávania ostatných zamestnancov Európskej únie (Ú. v. ES L 56, 4.3.1968, s. 1).

- m) prijíma mandát pre úlohy výkonnej rady podľa článku 53;
- n) prijíma rozhodnutia týkajúce sa dojednaní uvedených v článku 75 ods. 2;
- o) vymenúva a odvoláva členov odvolacích rád dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom v súlade s článkom 55 a článkom 56 ods. 4;
- p) prijíma rozhodnutie, v ktorom stanoví pravidlá vysielania národných expertov do agentúry v súlade s článkom 69;
- q) prijíma stratégiu pre boj proti podvodom úmernú riziku podvodov s prihliadnutím na náklady a prínosy analýzy zavádzaných opatrení;
- r) zabezpečuje primerané nadväzné opatrenia na zistenia a odporúčania vyplývajúce z vyšetrovaní Európskeho úradu pre boj proti podvodom (OLAF) a z rôznych správ a hodnotení interného alebo externého auditu, pričom overuje, či výkonný riaditeľ prijal vhodné opatrenia;
- s) prijíma pravidlá na zamedzenie konfliktom záujmov a ich riadenie vo vzťahu k členom riadiacej rady a odvolacích rád a účastníkom pracovných skupín a iných skupín uvedených v článku 5 ods. 2 a vo vzťahu k ostatným zamestnancom, na ktorých sa nevzťahuje služobný poriadok. Takéto pravidlá obsahujú ustanovenia týkajúce sa vyhlásení o záujmoch a prípadne období po skončení pracovného pomeru;
- t) prijíma usmernenia a zoznam hlavných prvkov, ktoré sa majú zahrnúť do dohôd o spolupráci, ktoré sa uzatvárajú medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, zohľadňujúc pritom ustanovenia článku 76;
- u) prijíma rámcový vzor finančného priradenia poplatkov a platieb splatných žiadateľmi, ako sa uvádza v článku 76 ods. 2, na účely článkov 14, 20 a 21;
- v) stanovuje postupy spolupráce agentúry a jej zamestnancov vo vnútroštátnych súdnych konaniach;
- w) prijíma rokovací poriadok pracovných skupín a iných skupín a sadzby týkajúce sa cestovných výdavkov a výdavkov na diéty ich členov, ako sa uvádza v článku 5 ods. 5 a 9;
- x) vymenúva spomedzi svojich členov pozorovateľa, ktorý sleduje výberové konanie uplatnené Komisiou na vymenovanie výkonného riaditeľa;
- y) prijíma vhodné predpisy pre vykonávanie nariadenia č. 1 ⁽¹⁾ v súlade s pravidlami hlasovania vymedzenými v článku 74 ods. 1.

2. Riadiaca rada v súlade s postupom stanoveným v článku 110 služobného poriadku prijíma rozhodnutie podľa článku 2 ods. 1 služobného poriadku a článku 6 podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov, ktorým deleguje príslušné právomoci menovacieho orgánu na výkonného riaditeľa a ktorým stanovuje podmienky, za akých možno uvedené delegovanie právomoci pozastaviť. Výkonný riaditeľ je oprávnený uvedené právomoci delegovať ďalej. Výkonný riaditeľ o takomto ďalšom delegovaní informuje riadiacu radu.

Pokiaľ si to vyžadujú mimoriadne okolnosti, riadiaca rada môže pri uplatňovaní prvého pododseku rozhodnutím dočasne pozastaviť delegovanie právomocí menovacieho orgánu na výkonného riaditeľa a na subjekty, ktorým ďalej delegoval právomoc, a tieto právomoci vykonávať sama alebo ich delegovať na jedného zo svojich členov alebo na jedného zo zamestnancov okrem výkonného riaditeľa. Subjekt, na ktorý boli právomoci delegované, podáva o vykonávaní týchto delegovaných právomocí správy riadiacej rade.

Článok 52

Programový dokument

1. Riadiaca rada každý rok do 30. novembra a po zohľadnení stanoviska Komisie prijme programový dokument obsahujúci ročný a viacročný program a zašle ho členským štátom, Európskemu parlamentu, Rade a Komisii a sieťam uvedeným v článku 38. V ročnom pracovnom programe sa stanovujú činnosti, ktoré má agentúra vykonávať počas nadchádzajúceho roka.

⁽¹⁾ Nariadenie č. 1 z 15. apríla 1958 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385).

Riadiaca rada stanoví vhodné postupy, podľa ktorých je potrebné postupovať pri prijímaní programového dokumentu, ako aj pri konzultáciách s príslušnými zainteresovanými stranami.

2. Programový dokument nadobúda definitívnu podobu po konečnom prijatí všeobecného rozpočtu Únie, pričom sa v prípade potreby zodpovedajúcim spôsobom upraví.

Ak Komisia do 15 dní od prijatia programového dokumentu vyjadrí s týmto dokumentom nesúhlas, riadiaca rada program opätovne preskúma a prijme ho v prípade potreby zmenený do dvoch mesiacov v druhom čítaní buď dvojtreťinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom vrátane všetkých zástupcov Komisie, alebo jednomyselne zástupcami členských štátov.

3. V ročnom pracovnom programe agentúry sa pre každú činnosť stanovujú ciele. Vo všeobecnosti platí, že každá činnosť musí byť jednoznačne prepojená s rozpočtovými a ľudskými zdrojmi potrebnými na jej vykonávanie v súlade so zásadami zostavovania rozpočtu podľa činností a riadenia podľa činností a s postupom včasného posúdenia vplyvu stanoveným v článku 8 ods. 2.

4. Riadiaca rada v prípade potreby zmení prijatý programový dokument, keď sa agentúre uloží nová úloha. Začlenenie takejto novej úlohy podlieha analýze vplyvu na ľudské a rozpočtové zdroje v súlade s článkom 8 ods. 2 a môže byť predmetom rozhodnutia o odložení vykonávania iných úloh.

5. Vo viacročnom pracovnom programe agentúry sa stanovuje celkové strategické plánovanie vrátane cieľov, očakávaných výsledkov a ukazovateľov plnenia. Ďalej sa v ňom stanovuje plánovanie zdrojov vrátane viacročného rozpočtu a zamestnancov. O návrhu viacročného pracovného programu sa uskutočnia konzultácie s Európskym parlamentom.

Plánovanie zdrojov sa každoročne aktualizuje. Strategické plánovanie sa v prípade potreby aktualizuje najmä s cieľom zohľadniť výsledky hodnotenia a preskúmania uvedeného v článku 82.

Článok 53

Výkonná rada

1. Riadiacej rade pomáha výkonná rada.

2. Výkonná rada pripravuje rozhodnutia, ktoré má prijať riadiaca rada. Ak je to potrebné z dôvodu naliehavosti, výkonná rada prijíma niektoré dočasné rozhodnutia v mene riadiacej rady, a to najmä o administratívnych a rozpočtových otázkach, v závislosti od mandátu, ktorý jej udelila riadiaca rada.

Spolu s riadiacou radou výkonná rada zabezpečuje primerané nadväzujúce opatrenia na zistenia a odporúčania vyplývajúce z vyšetrovaní úradu OLAF a z rôznych správ a hodnotení interného alebo externého auditu, a to aj prostredníctvom vhodných opatrení výkonného riaditeľa.

Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť výkonného riaditeľa v zmysle článku 54, výkonná rada pomáha a radí výkonnému riaditeľovi pri vykonávaní rozhodnutí riadiacej rady s cieľom posilniť dohľad nad administratívnym a rozpočtovým hospodárením.

3. Výkonná rada sa skladá z týchto členov:

- a) predsedu riadiacej rady;
- b) štyroch ďalších zástupcov členských štátov v riadiacej rade a
- c) jedného zástupcu Komisie v riadiacej rade.

Predseda riadiacej rady vykonáva funkciu predsedu výkonnej rady.

Štyroch zástupcov členských štátov a ich náhradníkov vymenúva riadiaca rada na základe relevantných spôsobilostí a skúseností. Riadiaca rada sa pri ich vymenúvaní snaží dosiahnuť vyvážené zastúpenie mužov a žien vo výkonnej rade.

4. Funkčné obdobie členov výkonnej rady je rovnaké ako funkčné obdobie členov riadiacej rady, pokiaľ riadiaca rada nerozhodne o tom, že má byť kratšie.

5. Výkonná rada zasadá aspoň raz za tri mesiace, a ak je to možné, aspoň dva týždne pred zasadnutím riadiacej rady. Na žiadosť členov výkonnej rady alebo riadiacej rady zvoláva predseda výkonnej rady ďalšie zasadnutia.

6. Riadiaca rada stanovuje rokovací poriadok výkonnej rady, je o činnosti výkonnej rady pravidelne informovaná a má prístup k jej dokumentom.

Článok 54

Povinnosti výkonného riaditeľa

1. Agentúru riadi jej výkonný riaditeľ, ktorý je pri výkone svojich povinností úplne nezávislý. Výkonný riaditeľ sa zodpovedá za svoju činnosť riadiacej rade.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci Komisie, riadiacej rady alebo výkonnej rady, výkonný riaditeľ nesmie požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády alebo akéhokoľvek iného orgánu.

3. Výkonný riaditeľ na základe žiadosti Európskeho parlamentu alebo Rady podáva správu o plnení svojich povinností dotknutej inštitúcii.

4. Výkonný riaditeľ je právny zástupcom agentúry a prijíma rozhodnutia, odporúčania, stanoviská a iné oficiálne akty agentúry.

5. Výkonný riaditeľ je zodpovedný za administratívne riadenie agentúry a za plnenie úloh, ktoré mu ukladá toto nariadenie. Výkonný riaditeľ je zodpovedný najmä za:

- a) každodennú správu agentúry;
- b) vykonávanie rozhodnutí prijatých riadiacou radou;
- c) prípravu programového dokumentu a jeho predloženie riadiacej rade po konzultácii s Komisiou;
- d) vykonávanie programového dokumentu a pokiaľ možno za odpovede na žiadosti Komisie o pomoc, pokiaľ ide o úlohy agentúry v súlade s týmto nariadením;
- e) prípravu konsolidovanej výročnej správy o činnosti agentúry vrátane vyhlásenia povoľujúceho úradníka, či má primeranú istotu v súlade s článkom 47 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia (EÚ) č. 1271/2013 a článku 51 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, a jej predkladanie riadiacej rade na posúdenie a prijatie;
- f) prijímanie potrebných krokov, najmä vydávanie interných administratívnych pokynov a uverejňovanie poriadkov s cieľom zabezpečiť fungovanie agentúry v súlade s týmto nariadením;
- g) zavedenie účinného monitorovacieho systému s cieľom umožniť porovnávanie výsledkov agentúry s jej operačnými cieľmi a vytvorenie systému pravidelného posudzujúceho uznávaným profesionálnym normám;
- h) každoročnú prípravu návrhu súhrnnej správy na základe systémov monitorovania a posudzovania uvedených v písmene g) a jej predkladanie riadiacej rade;
- i) prípravu návrhu výkazu odhadov príjmov a výdavkov agentúry podľa článku 64 a plnenie rozpočtu podľa článku 65;
- j) prijatie opatrení potrebných na sledovanie práce sietí vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, vyšetrovacích orgánov a zastupiteľských orgánov uvedených v článku 38;

- k) prípravu akčného plánu v nadväznosti na závery správ a hodnotení interného alebo externého auditu, ako aj z vyšetrovaní úradu OLAF a raz za dva roky predkladanie správy o pokroku Komisii a pravidelné predkladanie tejto správy riadiacej rade;
- l) ochranu finančných záujmov Únie prostredníctvom uplatňovania opatrení na predchádzanie podvodom, korupcii a akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu pomocou účinných kontrol a v prípade zistenia nezrovnalostí prostredníctvom vymáhania neoprávnene vyplatených súm, prípadne uloženia účinných, primeraných a odrádzajúcich správnych a finančných sankcií;
- m) prípravu stratégie agentúry pre boj proti podvodom a jej predloženie riadiacej rade na schválenie;
- n) prípravu návrhu predpisu agentúry o rozpočtových pravidlách na prijatie riadiacou radou podľa článku 66 a jeho vykonávacích predpisov;
- o) uzatváranie dohôd o spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v mene agentúry v súlade s článkom 76.

Článok 55

Zriadenie a zloženie odvolacích rád

1. Agentúra rozhodnutím riadiacej rady zriadi jednu alebo viac odvolacích rád, ktoré sú zodpovedné za odvolania a rozhodcovské konania uvedené v článkoch 58 a 61.
2. Každá odvolacia rada sa skladá z predsedu a dvoch ďalších členov. Tí majú náhradníkov, ktorí ich zastupujú v prípade ich neprítomnosti alebo v prípade konfliktov záujmov.
3. O zriadení a zložení odvolacích rád sa rozhoduje na individuálnom základe. Prípadne sa môže zriadiť odvolacia rada ako stály orgán na obdobie najviac štyroch rokov. V oboch prípadoch sa uplatňuje tento postup:
 - a) Komisia vypracuje zoznam kvalifikovaných odborníkov na základe relevantných spôsobilostí a skúseností a prostredníctvom otvoreného výberového konania;
 - b) riadiaca rada zo zoznamu uvedeného v písmene a) vymenúva predsedu, ostatných členov a ich náhradníkov. Ak odvolacia rada nie je zriadená ako stály orgán, riadiaca rada zohľadní povahu a obsah odvolania alebo rozhodcovského konania a zabráni akémukoľvek konfliktu záujmov v súlade s článkom 57.
4. Keď sa odvolacia rada domnieva, že si to vyžaduje povaha odvolania, môže požiadať riadiacu radu o vymenovanie dvoch ďalších členov a ich náhradníkov zo zoznamu uvedeného v odseku 3 písm. a).
5. Komisia na návrh agentúry a po konzultácii s riadiacou radou stanovuje rokovací poriadok odvolacích rád vrátane pravidiel hlasovania, postupov podávania odvolania a podmienok náhrady výdavkov ich členov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 81 ods. 3.
6. Odvolacie rady si pri tomto postupe v priebehu počiatočnej fázy skúmania môžu vyžiadať stanovisko odborníkov z dotknutých členských štátov najmä s cieľom objasniť príslušné vnútroštátne právne predpisy.

Článok 56

Členovia odvolacích rád

1. V prípade stálej odvolacej rady je funkčné obdobie jej členov a náhradníkov obmedzené na štyri roky a môže sa raz obnoviť. V iných prípadoch je funkčné obdobie obmedzené na obdobie trvania odvolacieho alebo rozhodcovského konania.
2. Členovia odvolacích rád sú nezávislí od všetkých strán, ktoré sa zúčastňujú na odvolacom alebo rozhodcovskom konaní, a nesmú vykonávať žiadne iné úlohy v rámci agentúry. Pri rokovaníach a prijímaní svojich rozhodnutí nie sú viazaní žiadnymi pokynmi a nesmú podliehať žiadnemu konfliktu záujmov.

3. Členovia odvolacích rád nie sú zamestnancami agentúry a sú odmeňovaní za ich skutočné zapojenie do daného odvolacieho alebo rozhodcovského konania.
4. Členovia odvolacích rád nesmú byť v priebehu svojho funkčného obdobia zbavení funkcie, pokiaľ na to nie sú vážne dôvody a pokiaľ o tom nerozhodne riadiaca rada.
5. Členovia odvolacích rád nesmú byť v priebehu svojho funkčného obdobia vylúčení zo zoznamu kvalifikovaných odborníkov, pokiaľ na to nie sú vážne dôvody a pokiaľ o tom nerozhodne Komisia.

Článok 57

Vylúčenie a námietky

1. Členovia odvolacích rád sa nesmú zúčastniť na žiadnom odvolacom alebo rozhodcovskom konaní, ak sú na ňom akokoľvek osobne zainteresovaní, ak sa predtým angažovali ako zástupcovia jednej zo strán konania alebo ak sa podieľali na prijatí rozhodnutia, ktoré je predmetom odvolania.
2. Ak sa člen odvolacej rady domnieva, že nie je vhodné pre neho alebo niektorého iného člena zúčastniť sa na odvolacom alebo rozhodcovskom konaní z jedného z dôvodov uvedených v odseku 1 alebo z akéhokoľvek iného dôvodu, tento člen o tom informuje odvolaciu radu, ktorá rozhodne o vylúčení dotknutej osoby na základe pravidiel prijatých riadiacou radou podľa článku 51 ods. 1 písm. s).
3. Každá strana odvolacieho alebo rozhodcovského konania môže v súlade s rokovacím poriadkom stanoveným podľa článku 55 ods. 5 namietať proti každému členovi odvolacej rady z akéhokoľvek dôvodu uvedeného v odseku 1 tohto článku alebo ak je uvedený člen podozrivý zo zaujatosti. Žiadna námietka sa nemôže zakladať na štátnej príslušnosti dotknutého člena.
4. Námietka podľa odseku 3 je prípustná iba vtedy, ak sa podá pred začiatkom konania na odvolacej rade, alebo v prípade, že sa informácia, ktorá je dôvodom pre podanie námietky, zistí po začatí konania, v lehote stanovenej v rokovacom poriadku odvolacej rady. Dotknutý člen odvolacej rady je o tejto námietke informovaný a uvedie, či súhlasí s vylúčením. Ak nesúhlasí, odvolacia rada rozhodne v lehote stanovenej v jej rokovacom poriadku, alebo ak sa príslušný člen nevyjadrí do uplynutia lehoty stanovenej na oznámenie odpovede, po uplynutí tejto lehoty.
5. Odvolacie rady rozhodnú o opatreniach, ktoré je potrebné prijať v prípadoch uvedených v odsekoch 2, 3 a 4 bez účasti dotknutého člena. Na účely prijatia uvedeného rozhodnutia nahradí dotknutého člena v odvolacej rade jeho náhradník. Riadiaca rada je o rozhodnutiach odvolacej rady informovaná.

Článok 58

Odvolania proti rozhodnutiam a prípadom nekonania

1. Na odvolacej rade je možné sa odvolať proti rozhodnutiu prijatému agentúrou podľa článkov 14, 20, 21 a 22 alebo v prípade nekonania agentúry v uplatniteľných lehotách po vykonaní predbežného preskúmania, ako sa uvádza v článku 60.
2. Odvolanie podané podľa odseku 1 nemá odkladný účinok. Odvolacia rada však môže na žiadosť dotknutých strán rozhodnúť, že dané odvolanie má odkladný účinok, ak sa domnieva, že to okolností, ako napríklad vplyv na bezpečnosť, umožňujú. Odvolacia rada v takom prípade svoje rozhodnutie odôvodní.

Článok 59

Osoby, ktoré sa môžu odvolať, lehota a forma

1. Každá fyzická alebo právnická osoba sa môže odvolať proti rozhodnutiu agentúry podľa článkov 14, 20 a 21, ktoré je určené tejto osobe alebo ktoré sa jej priamo a konkrétne týka, alebo v prípade nekonania agentúry v uplatniteľných lehotách.

2. Odvolanie sa spolu s jeho odôvodnením podáva písomne v súlade s rokovacím poriadkom uvedeným v článku 55 ods. 5 do dvoch mesiacov od oznámenia opatrenia dotknutej osobe alebo ak sa opatrenie osobe neoznámilo, do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa o ňom uvedená osoba dozvedela.

Odvolania týkajúce sa prípadov nekonania sa podávajú agentúre písomne do dvoch mesiacov od uplynutia lehoty stanovenej v príslušnom článku.

Článok 60

Predbežné preskúmanie

1. Ak agentúra posúdi odvolanie ako prípustné a náležite opodstatnené, opraví svoje rozhodnutie alebo napravi nekonanie uvedené v článku 58 ods. 1. Neplatí to, ak rozhodnutie, voči ktorému sa podalo odvolanie, má dosah na inú stranu zúčastnenú v odvolacom konaní.

2. Ak sa rozhodnutie neopraví do jedného mesiaca od doručenia odvolania, agentúra bezodkladne rozhodne, či uplatňovanie svojho rozhodnutia pozastaví, a postúpi odvolanie jednej z odvolacích rád.

Článok 61

Rozhodcovské konanie

V prípade nezhody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom alebo orgánmi podľa článku 21 ods. 7 a článku 24 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 10 ods. 7 a článku 17 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2016/798 odvolacia rada priradená k tejto záležitosti koná ako rozhodcovský orgán na žiadosť dotknutého vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov. Odvolacia rada v takom prípade rozhodne o tom, či potvrdzuje stanovisko agentúry.

Článok 62

Preskúmanie a rozhodnutia o odvolaní a rozhodcovskom konaní

1. Odvolacia rada do troch mesiacov od podania odvolania rozhodne, či tomuto odvolaniu vyhovie, alebo ho zamietne. Ak odvolacia rada preskúmava odvolania alebo koná ako rozhodcovský orgán, koná v rámci lehôt stanovených v jej rokovacom poriadku. Tak často, ako je to potrebné, vyzýva strany odvolacieho konania, aby v rámci stanovených lehôt predložili svoje stanoviská k notifikáciám odvolacej rady alebo k oznámeniam iných strán odvolacieho konania. Strany odvolacieho konania majú právo ústne sa vyjadriť.

2. Pokiaľ ide o rozhodcovské konanie, agentúra prijíma svoje konečné rozhodnutie v súlade s postupmi uvedenými v článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 10 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798.

3. Ak odvolacia rada zistí, že dôvody odvolania sú opodstatnené, vráti vec agentúre. Agentúra prijme svoje konečné rozhodnutie v súlade so zisteniami odvolacej rady a vydá odôvodnenie tohto rozhodnutia. Agentúra o tomto rozhodnutí informuje strany odvolacieho konania.

Článok 63

Konanie pred Súdny dvorom Európskej únie

1. Žaloby o neplatnosť rozhodnutí agentúry prijatých podľa článkov 14, 20 a 21 alebo žaloby o nekonaní v uplatniteľných lehotách sa môžu podávať na Súdny dvor Európskej únie len vtedy, ak sa využil odvolací postup v rámci agentúry v súlade s článkom 58.

2. Agentúra prijme všetky potrebné opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s rozsudkom Súdneho dvora Európskej únie.

KAPITOLA 10

FINANČNÉ USTANOVENIA

Článok 64

Rozpočet

1. Za každý rozpočtový rok zodpovedajúci kalendárnemu roku sa vypracúvajú odhady všetkých príjmov a výdavkov agentúry a uvádzajú sa v rozpočte agentúry.
2. Bez toho, aby boli dotknuté iné zdroje, príjmy agentúry pozostávajú z:
 - a) príspevku Únie a grantov orgánov Únie;
 - b) akéhokoľvek príspevku tretích krajín podieľajúcich sa na činnosti agentúry podľa článku 75;
 - c) poplatkov hradených žiadateľmi o osvedčenia a povolenia a držiteľmi osvedčení a povolení, ktoré vydáva agentúra v súlade s článkami 14, 20 a 21;
 - d) poplatkov za publikácie, odbornú prípravu a akékoľvek iné služby, ktoré poskytuje agentúra;
 - e) akéhokoľvek dobrovoľného finančného príspevku členských štátov, tretích krajín alebo iných subjektov za predpokladu, že takýto príspevok je transparentný, jasne identifikovaný v rozpočte a neohrozuje nezávislosť a nestrannosť agentúry.
3. Výdavky agentúry zahŕňajú výdavky na zamestnancov, administratívu, infraštruktúru a prevádzku.
4. Príjmy a výdavky musia byť v rovnováhe.
5. Vychádzajúc z návrhu vypracovaného výkonným riaditeľom v súlade so zásadou zostavovania rozpočtu podľa činností, riadiaca rada vypracuje každý rok výkaz odhadov príjmov a výdavkov agentúry na nasledujúci rozpočtový rok. Uvedený výkaz odhadov, ktorý obsahuje návrh plánu pracovných miest, predloží riadiaca rada Komisii najneskôr do 31. januára.
6. Výkaz odhadov Komisia postúpi Európskemu parlamentu a Rade spolu s predbežným návrhom všeobecného rozpočtu Únie.
7. Na základe výkazu odhadov Komisia zapracuje do predbežného návrhu všeobecného rozpočtu Únie odhady, ktoré považuje za nevyhnutné z hľadiska plánu pracovných miest, a výšku príspevku zo všeobecného rozpočtu a predloží ich Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 314 ZFEÚ spolu s opisom a odôvodnením každého rozdielu medzi výkazom odhadov agentúry a výškou dotácie zo všeobecného rozpočtu.
8. Európsky parlament a Rada schvaľujú rozpočtové prostriedky na príspevok agentúre. Európsky parlament a Rada prijímajú plán pracovných miest agentúry.
9. Rozpočet prijíma riadiaca rada dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom. Rozpočet agentúry sa stáva konečným po prijatí všeobecného rozpočtu Únie s konečnou platnosťou. V prípade potreby sa zodpovedajúcim spôsobom upraví.
10. V prípade akéhokoľvek projektu týkajúceho sa nehnuteľného majetku, ktorý pravdepodobne bude mať značný vplyv na rozpočet agentúry, sa uplatňuje článok 203 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 ⁽¹⁾.

Článok 65

Plnenie a kontrola rozpočtu

1. Rozpočet agentúry plní výkonný riaditeľ.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 z 25. októbra 2012 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie, a zrušení nariadenia Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 (Ú. v. EÚ L 298, 26.10.2012, s. 1).

2. Do 1. marca po každom rozpočtovom roku predloží účtovník agentúry predbežnú účtovnú závierku účtovníkovi Komisie spolu so správou o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok. Účtovník Komisie vykoná konsolidáciu predbežnej účtovnej závierky inštitúcií a decentralizovaných orgánov v súlade s článkom 147 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

3. Do 31. marca po každom rozpočtovom roku zašle účtovník Komisie predbežnú účtovnú závierku agentúry Dvoru audítorov spolu so správou o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok. Správa o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok sa zasiela aj Európskemu parlamentu a Rade.

Dvor audítorov túto účtovnú závierku preskúmava v súlade s článkom 287 ZFEÚ. Každý rok uverejňuje správu o činnosti agentúry.

4. Podľa článku 148 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 účtovník po prijatí pripomienok Dvora audítorov k predbežnej účtovnej závierke agentúry vypracuje jej konečnú účtovnú závierku. Výkonný riaditeľ predkladá túto závierku riadiacej rade na zaujatie stanoviska.

5. Riadiaca rada poskytuje stanovisko ku konečnej účtovnej závierke agentúry.

6. Účtovník do 1. júla po každom rozpočtovom roku predloží konečnú účtovnú závierku Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a Dvoru audítorov spolu so stanoviskom riadiacej rady.

7. Konečná účtovná závierka agentúry sa uverejní.

8. Výkonný riaditeľ zašle Dvoru audítorov odpoveď na jeho pripomienky do 30. septembra po každom rozpočtovom roku. Uvedenú odpoveď zašle aj riadiacej rade a Komisii.

9. Výkonný riaditeľ predkladá Európskemu parlamentu na jeho žiadosť všetky informácie potrebné na plynulé uplatnenie postupu udelenia absolutória za príslušný rozpočtový rok v súlade s článkom 165 ods. 3 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012.

10. Európsky parlament na odporúčanie Rady, uznášajúcej sa kvalifikovanou väčšinou, udelí do 15. mája roku N + 2 absolutórium výkonnému riaditeľovi v súvislosti s plnením rozpočtu za rok N.

Článok 66

Rozpočtové pravidlá

Riadiaca rada po porade s Komisiou prijíma rozpočtové pravidlá vzťahujúce sa na agentúru. Tieto rozpočtové pravidlá sa nesmú odchyľovať od delegovaného nariadenia (EÚ) č. 1271/2013, pokiaľ sa takáto odchýlka špeciálne nevyžaduje na účely činnosti agentúry a Komisia s ňou vopred nesúhlasila.

KAPITOLA 11

ZAMESTNANCI

Článok 67

Všeobecné ustanovenia

1. Na zamestnancov agentúry sa vzťahuje služobný poriadok a podmienky zamestnávania ostatných zamestnancov, ako aj predpisy prijaté spoločne inštitúciami Únie na účely uplatňovania uvedeného služobného poriadku.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 51 ods. 1 písm. j) tohto nariadenia, vykonávacie predpisy prijaté Komisiou na účely vykonávania služobného poriadku a podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov vrátane všeobecných vykonávacích ustanovení sa analogicky vzťahujú aj na agentúru v súlade s článkom 110 služobného poriadku.

3. Agentúra prijíma vhodné administratívne opatrenia okrem iného prostredníctvom vzdelávacích a preventívnych stratégií na organizáciu svojich útvarov tak, aby sa predišlo akýmkoľvek konfliktom záujmov.

Článok 68

Výkonný riaditeľ

1. Výkonný riaditeľ pôsobí ako dočasný zamestnanec agentúry podľa článku 2 písm. a) podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov.

2. Výkonného riaditeľa vymenováva riadiaca rada na základe zásluh, preukázaných administratívnych a riadiacich zručností a znalostí a skúseností relevantných pre dopravný sektor, a to zo zoznamu aspoň troch kandidátov navrhnutých Komisiou v nadväznosti na otvorené a transparentné výberové konanie po uverejnení oznámenia o voľnom pracovnom mieste v *Úradnom vestníku Európskej únie* a prípadne aj inde. Pozorovateľ uvedený v článku 51 ods. 1 písm. x) predloží správu o výberovom konaní pred tým, ako riadiaca rada prijme rozhodnutie.

Agentúru na účely uzavretia pracovnej zmluvy výkonného riaditeľa zastupuje predseda riadiacej rady.

Pred vymenovaním môže byť kandidát, ktorého vybrala riadiaca rada, vyzvaný, aby pred príslušným výborom Európskeho parlamentu vydal vyhlásenie a odpovedal na otázky jeho členov.

3. Funkčné obdobie výkonného riaditeľa je päť rokov. Na konci tohto obdobia Komisia vykoná posúdenie výsledkov činnosti výkonného riaditeľa a budúcich úloh a výziev agentúry.

4. Riadiaca rada môže na návrh Komisie, v ktorom sa zohľadní posúdenie uvedené v odseku 3, predĺžiť funkčné obdobie výkonného riaditeľa jedenkrát a najviac o päť rokov.

5. Riadiaca rada o svojom úmysle predĺžiť funkčné obdobie výkonného riaditeľa informuje Európsky parlament. Výkonný riaditeľ môže byť do jedného mesiaca pred takýmto predĺžením funkčného obdobia vyzvaný, aby urobil vyhlásenie pred príslušným výborom Európskeho parlamentu a odpovedal na otázky jeho členov.

6. Výkonný riaditeľ, ktorého funkčné obdobie bolo predĺžené, sa po takomto predĺžení funkčného obdobia nesmie zúčastniť na ďalšom výberovom konaní na rovnaké miesto.

7. Výkonný riaditeľ môže byť odvolaný z funkcie len na základe rozhodnutia riadiacej rady konajúcej na žiadosť Komisie alebo jednej tretiny svojich členov.

Článok 69

Vyslaní národní experti a ďalší pracovníci

Agentúra môže na základe služobného poriadku a podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov využívať vyslaných národných expertov alebo iných pracovníkov, ktorých nezamestnáva.

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá stanovené v príslušnom rozhodnutí Komisie o vysielaní národných expertov, ktoré sa vzťahujú na agentúru, riadiaca rada prijme rozhodnutie, v ktorom stanoví pravidlá vysielania národných expertov do agentúry vrátane pravidiel týkajúcich sa predchádzania konfliktom záujmov a ich riadenia a príslušných obmedzení v prípadoch, v ktorých by mohlo dôjsť k ohrozeniu nezávislosti a nestrannosti národných expertov.

KAPITOLA 12

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 70

Výsady a imunity

Na agentúru a jej zamestnancov sa vzťahuje Protokol č. 7 o výsadách a imunitách Európskej únie.

Článok 71

Dohoda o sídle a podmienky fungovania

1. Ak potrebné dojednania o poskytnutí sídla agentúre v hostiteľskom členskom štáte a o zariadeniach, ktoré má tento členský štát sprístupniť, ako aj osobitné pravidlá, ktoré sa v uvedenom členskom štáte vzťahujú na výkonného riaditeľa, členov riadiacej rady, zamestnancov agentúry a členov ich rodín, ešte neexistujú alebo ak ešte nie sú stanovené v písomnej dohode, uzatvorí sa medzi agentúrou a hostiteľským členským štátom dohoda o všetkých týchto prvkoch v súlade s právnym poriadkom hostiteľského členského štátu, a to po schválení riadiacou radou a najneskôr 16. júna 2017. Uvedená dohoda môže mať formu dohody o sídle.
2. Hostiteľský členský štát zabezpečí čo najlepšie podmienky na zaistenie riadneho fungovania agentúry vrátane viacjazyčného a európsky orientovaného vzdelávania a primeraných dopravných spojení.

Článok 72

Zodpovednosť

1. Zmluvná zodpovednosť agentúry sa riadi rozhodným právom pre predmetnú zmluvu.
2. Súdny dvor Európskej únie má právomoc rozhodovať podľa akejkoľvek rozhodcovskej doložky uvedenej v zmluve, ktorú uzavrela agentúra.
3. V prípade mimozmluvnej zodpovednosti agentúra v súlade so všeobecnými zásadami spoločnými pre právne poriadky členských štátov nahrádza všetky škody spôsobené jej útvarmi alebo jej zamestnancami pri vykonávaní svojich povinností.
4. Súdny dvor Európskej únie má právomoc rozhodovať v sporoch o náhradu škody podľa odseku 3.
5. Osobná zodpovednosť zamestnancov voči agentúre sa riadi ustanoveniami služobného poriadku alebo podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov, ktoré sa na nich vzťahujú.

Článok 73

Spolupráca s vnútroštátnymi justičnými orgánmi

V prípade vnútroštátnych súdnych konaní, ktoré sa týkajú agentúry z toho dôvodu, že agentúra vykonáva svoje úlohy v súlade s článkom 19 a článkom 21 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 a článkom 10 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798, agentúra a jej zamestnanci spolupracujú bez zbytočných prieťahov s príslušnými vnútroštátnymi justičnými orgánmi. Riadiaca rada v súlade s článkom 51 ods. 1 písm. v) stanoví vhodné postupy, ktoré sa budú uplatňovať v takýchto situáciách.

Článok 74

Jazykový režim

1. Na agentúru sa vzťahuje nariadenie č. 1. Riadiaca rada v prípade potreby prijme vhodné pravidlá na vykonávanie uvedeného nariadenia.

Rozhodnutie v tejto súvislosti sa na žiadosť člena riadiacej rady prijme jednomyseľne.

2. Prekladateľské služby potrebné na fungovanie agentúry zabezpečuje Prekladateľské stredisko pre orgány Európskej únie.

Článok 75

Účasť tretích krajín na práci agentúry

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 44, je agentúra otvorená účasti tretích krajín, najmä krajín v rámci pôsobnosti európskej susedskej politiky, európskej politiky rozširovania a krajín EZVO, ktoré s Úniou uzavreli dohody v súlade s postupom stanoveným v článku 218 ZFEÚ, na základe ktorých dotknuté krajiny prijali a uplatňujú právo Únie v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia alebo rovnocenné vnútroštátne opatrenia.

2. V súlade s príslušnými ustanoveniami dohôd uvedených v odseku 1 prijme agentúra s dotknutými tretími krajinami dojednania, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá účasti uvedených tretích krajín na práci agentúry, a to najmä charakter a rozsah takejto účasti. Uvedené dojednania obsahujú ustanovenia o finančných príspevkoch a personálnych otázkach. Môže sa v nich ustanoviť zastúpenie dotknutých tretích krajín v riadiacej rade bez hlasovacieho práva.

Agentúra podpíše uvedené dojednania po získaní súhlasu Komisie a riadiacej rady.

Článok 76

Spolupráca s vnútroštátnymi orgánmi a subjektmi

1. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány uzatvoria dohody o spolupráci v súvislosti s vykonávaním článkov 14, 20 a 21 pri zohľadnení článku 51 ods. 1 písm. t).
2. Dohody o spolupráci môžu byť osobitnými alebo rámcovými dohodami a môžu zahŕňať jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Obsahujú stanovený opis úloh a podmienok týkajúcich sa výsledkov, stanovujú lehoty vzťahujúce sa na ich dosiahnutie a určujú spôsob, akým sa priradia poplatky splatné žiadateľmi agentúry a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom. Pri takomto priradení sa zohľadňuje rámcový vzor uvedený v článku 51 ods. 1 písm. u).
3. Dohody o spolupráci môžu taktiež zahŕňať osobitné mechanizmy spolupráce v prípade sietí, ktoré si vyžadujú osobitné odborné znalosti z geografických alebo historických dôvodov, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné mechanizmy spolupráce zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie účinného a primeraného pridelovania zdrojov.
4. V prípade tých členských štátov, v ktorých železničné siete majú rozchod koľaje siete odlišný od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii, pričom v takýchto sieťach sa uplatňujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, mnohostranná dohoda o spolupráci zahŕňa všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v týchto členských štátoch uvedené v článku 21 ods. 15 smernice (EÚ) 2016/797 a v článku 11 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.
5. Dohody o spolupráci sa uzavria pred tým, ako začne agentúra vykonávať svoje úlohy v súlade s článkom 83 ods. 4.
6. Agentúra môže uzavierať dohody o spolupráci s inými vnútroštátnymi orgánmi a príslušnými subjektmi v súvislosti s vykonávaním článkov 14, 20 a 21.
7. Dohodami o spolupráci nie je dotknutá celková zodpovednosť agentúry za plnenie jej úloh podľa ustanovení článkov 14, 20 a 21.
8. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu spolupracovať a vymieňať si najlepšie postupy v súvislosti s vykonávaním smernice (EÚ) 2016/797 a smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 77

Transparentnosť

1. Na dokumenty v držbe agentúry sa uplatňuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ⁽¹⁾.

Riadiaca rada prijme do 16. júna 2017 praktické opatrenia na vykonávanie nariadenia (ES) č. 1049/2001.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43).

Rozhodnutia prijaté agentúrou podľa článku 8 nariadenia (ES) č. 1049/2001 môžu byť predmetom sťažnosti ombudsmanovi podľa článku 228 ZFEÚ alebo konania pred Súdnym dvorom Európskej únie podľa článku 263 ZFEÚ.

2. Agentúra uverejňuje svoje odporúčania, stanoviská, štúdie, správy a výsledky posúdení vplyvu na svojom webovom sídle bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, a po odstránení všetkých dôverných materiálov.

3. Agentúra zverejní vyhlásenia o záujmoch členov riadiacej a správnej štruktúry agentúry uvedenej v článku 46.

Na spracúvanie osobných údajov agentúrou sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ⁽¹⁾.

4. Riadiaca rada prijme opatrenia na zabezpečenie toho, aby agentúra prostredníctvom svojho webového sídla poskytovala účinné, ľahko použiteľné a ľahko dostupné informácie o interoperabilite a bezpečnostných postupoch železníc a o iných relevantných železničných dokumentoch.

Článok 78

Bezpečnostné predpisy na ochranu utajovaných skutočností alebo citlivých informácií

Agentúra uplatňuje zásady uvedené v bezpečnostných predpisoch Komisie na ochranu utajovaných skutočností Európskej únie (EUCI) a citlivých neutajovaných informácií v zmysle rozhodnutia Komisie (EÚ, Euratom) 2015/444 ⁽²⁾. To sa okrem iného vzťahuje na zabezpečenie výmeny, spracúvania a uchovávaní takýchto skutočností a informácií.

Článok 79

Boj proti podvodom

1. V záujme uľahčenia boja proti podvodom, korupcii a inému protiprávnemu konaniu podľa nariadenia (ES) č. 1073/1999 agentúra do 16. decembra 2016 pristúpi k Medziinštitucionálnej dohode z 25. mája 1999, ktorá sa týka vnútorných vyšetrovaní úradu OLAF, a prijme primerané opatrenia uplatniteľné na všetkých zamestnancov agentúry s použitím vzoru uvedeného v prílohe k uvedenej dohode.

2. Dvor audítorov má právomoc vykonávať na základe dokumentov a na mieste audit u všetkých príjemcov grantov, dodávateľov a subdodávateľov, ktorým boli zo strany agentúry poskytnuté finančné prostriedky Únie.

3. OLAF môže v súlade s ustanoveniami a postupmi uvedenými v nariadení (EÚ) č. 883/2013 a v nariadení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ⁽³⁾ vykonávať vyšetrovania vrátane kontrol a inšpekcií na mieste s cieľom zistiť, či v súvislosti s grantom alebo zmluvou financovanou agentúrou nedošlo k podvodu, korupcii alebo akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu poškodzujúcemu finančné záujmy Únie.

4. Dohody o spolupráci s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami, zmluvy agentúry, jej dohody o grante a rozhodnutia o grante musia bez toho, aby boli dotknuté odseky 1, 2 a 3, obsahovať ustanovenia, ktoré Dvoru audítorov a úradu OLAF výslovne udeľujú právomoc na vykonávanie takýchto auditov a vyšetrovaní v súlade s ich právomocami.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ, Euratom) 2015/444 z 13. marca 2015 o bezpečnostných predpisoch na ochranu utajovaných skutočností EÚ (Ú. v. EÚ L 72, 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste, vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi (Ú. v. ES L 292, 15.11.1996, s. 2).

KAPITOLA 13

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 80

Vykonávacie akty týkajúce sa poplatkov a platieb

1. Komisia prijme na základe zásad uvedených v odsekoch 2 a 3 vykonávacie akty, v ktorých stanoví:

- a) poplatky a platby splatné agentúre, najmä pri uplatňovaní článkov 14, 20, 21 a 22, a
- b) platobné podmienky.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 81 ods. 3.

2. Poplatky a platby sa účtujú za:

- a) vydávanie a obnovu povolení na uvedenie vozidiel a typov vozidiel na trh;
- b) vydávanie a obnovu jednotných bezpečnostných osvedčení;
- c) poskytovanie služieb; poplatky a platby, ktoré sa majú platiť v tejto súvislosti, odzrkadľujú skutočné náklady každého jednotlivého poskytnutia;
- d) vydávanie rozhodnutí o schválení v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797.

Poplatky a platby možno vyberať za spracúvanie odvolaní.

Všetky poplatky a platby sa uvádzajú a platia v eurách.

Poplatky a platby sa stanovujú transparentne, spravodlivo a jednotne, pričom sa zohľadňuje konkurencieschopnosť európskeho železničného sektora. Nesmú viesť k zbytočnej finančnej záťaži žiadateľov. Primeraným spôsobom sa zohľadnia osobitné potreby malých a stredných podnikov vrátane možnosti rozdelenia platieb na niekoľko splátok a etáp.

Poplatok za vydanie rozhodnutia o schválení sa stanovuje proporcionálnym spôsobom, pričom sa zohľadnia rôzne štádiá procesu povoľovania projektov ERTMS týkajúcich sa traťového zariadenia a objem práce potrebnej počas každého štádia. Priradenie poplatkov sa v účtoch jasne označí.

Na zaplatenie poplatkov a platieb sa stanovia primerané lehoty, pričom sa náležite zohľadnia lehoty postupov uvedených v článkoch 19 a 21 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 10 smernice (EÚ) 2016/798.

3. Poplatky a platby sa stanovujú v takej výške, aby sa zaistilo, že príjem z nich bude postačovať na pokrytie celkových nákladov na poskytnuté služby vrátane relevantných nákladov vyplývajúcich z úloh pridelených vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v súlade s článkom 76 ods. 2 a 3. V týchto nákladoch sa odzrkadľujú najmä všetky výdavky agentúry, ktoré sa pripisujú zamestnancom zapojeným do činností uvedených v odseku 2 tohto článku, vrátane pomerných príspevkov zamestnávateľa do systému dôchodkového zabezpečenia. Ak by v dôsledku poskytovania služieb hradených z poplatkov a platieb opakovane dochádzalo k významným nerovnováham, výška uvedených poplatkov a platieb sa prehodnotí. Uvedené poplatky a platby sa pripíšu ako príjmy agentúry.

Komisia pri stanovovaní výšky poplatkov a platieb prihliada na:

- a) oblasť prevádzky osvedčení;
- b) oblasť používania povolení a
- c) typ a rozsah železničnej prevádzky.

Článok 81

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 51 smernice (EÚ) 2016/797. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 82

Hodnotenie a preskúmanie

1. Komisia najneskôr 16. júna 2020 a potom každých päť rokov zadá vypracovanie hodnotenia, v ktorom sa posúdi najmä vplyv, účinnosť a efektívnosť agentúry a jej pracovných postupov, pričom sa zohľadnia všetky relevantné výsledky činnosti Dvora audítorov, ako aj názory a odporúčania príslušných zainteresovaných strán vrátane vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, zástupcov železničného sektora, sociálnych partnerov a spotrebiteľských organizácií. V hodnotení sa posúdi predovšetkým akákoľvek potreba zmeniť mandát agentúry a finančné dôsledky každej takejto zmeny.
2. Komisia do 16. júna 2023 s cieľom určiť, či sú potrebné zlepšenia, posúdi fungovanie duálneho systému povoľovania vozidiel a vydávania bezpečnostných osvedčení, s tým súvisiace jednotné kontaktné miesto a harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii.
3. Komisia zasiela hodnotiacu správu spolu so svojimi závermi, ktoré sa jej týkajú, Európskemu parlamentu, Rade a riadiacej rade. Výsledky hodnotenia sa zverejňujú.
4. Pri príležitosti každého druhého hodnotenia sa posúdia aj výsledky dosiahnuté agentúrou so zreteľom na jej ciele, mandát a úlohy.

Článok 83

Prechodné ustanovenia

1. Agentúra nahrádza Európsku železničnú agentúru, ktorá bola zriadená nariadením (ES) č. 881/2004 a je jej nástupcom, pokiaľ ide o celkové vlastníctvo, všetky dohody, právne záväzky, pracovné zmluvy a finančné záväzky a povinnosti.
 2. Odchyľne od článku 47 členovia správnej rady, vymenovaní na základe nariadenia (ES) č. 881/2004 pred 15. júnom 2016, zostanú vo funkcii ako členovia riadiacej rady až do skončenia svojho funkčného obdobia bez toho, aby bolo dotknuté právo každého členského štátu vymenovať nového zástupcu.
- Odchyľne od článku 54 výkonný riaditeľ vymenovaný v súlade s nariadením (ES) č. 881/2004 zostane vo funkcii do skončenia svojho funkčného obdobia.
3. Odchyľne od článku 67 zostávajú všetky pracovné zmluvy, ktoré sú platné k 15. júnu 2016, platné do dátumu skončenia ich platnosti.
 4. Agentúra vykonáva úlohy spojené s vydávaním osvedčení a povolení podľa článkov 14, 20 a 21 a úlohy uvedené v článku 22 najneskôr od 16. júna 2019 s výhradou článku 54 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 31 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 84

Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 881/2004 sa týmto zrušuje.

Článok 85

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 11. mája 2016

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/797

z 11. mája 2016

o interoperabilite železničného systému v Európskej únii

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1 a články 170 a 171,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽⁴⁾ bola opakovane podstatne zmenená. Vzhľadom na nové zmeny, ktoré sa majú vykonať, je z dôvodu prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.
- (2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym subjektom a príslušným orgánom v plnom rozsahu prosperovať z výhod vyplývajúcich z vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k týmto sieťam, pričom je potrebné zaviesť všetky opatrenia, ktoré by sa ukázali potrebné v oblasti technickej normalizácie, ako sa ustanovuje v článku 171 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
- (3) Sledovanie cieľa interoperability v rámci železničného systému Únie by malo viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a umožneniu uľahčenia, zlepšovania a rozvoja služieb medzinárodnej železničnej dopravy tak v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami, a prispievať k postupnému vytváraniu vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku železničného systému Únie.
- (4) S cieľom prispieť k dobudovaniu jednotného európskeho železničného priestoru, znížiť náklady na postupy vydávania povolení a skrátiť ich trvanie a s cieľom zvýšiť bezpečnosť železníc je potrebné zjednodušiť postupy vydávania povolení a harmonizovať ich na úrovni Únie.
- (5) Metrá, električky a iné ľahké železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym technickým požiadavkám. Takéto miestne systémy verejnej dopravy väčšinou nepodliehajú požiadavkám na udeľovanie licencií v rámci Únie. Okrem toho električky a ľahké železničné systémy často podliehajú cestnej bezpečnostnej legislatíve, pretože využívajú spoločnú infraštruktúru. Z uvedených dôvodov takéto miestne systémy nemusia byť interoperabilné, a preto by sa mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice. Členským štátom to však nebráni dobrovoľne uplatňovať ustanovenia tejto smernice na systémy miestnych železníc, pokiaľ to považujú za vhodné.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 10. decembra 2015 (Ú. v. EÚ C 57, 12.2.2016, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 28. apríla 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (6) Električko-vlak je koncept verejnej dopravy, ktorý umožňuje kombinovanú prevádzku na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá a tiež na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá. Členským štátom by sa malo umožniť z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vylúčiť vozidlá, ktoré sa primárne využívajú na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá, avšak sú vybavené niektorými komponentmi štandardných železničných vozidiel nevyhnutnými pre tranzit, ktorý sa má vykonávať na vymedzenom a obmedzenom úseku infraštruktúry pre štandardné železničné vozidlá výlučne na účely zabezpečenia príslušných spojení. V prípade električko-vlakov, ktoré využívajú železničnú infraštruktúru, by sa mal zabezpečiť súlad so všetkými základnými požiadavkami, ako aj súlad s očakávanou úrovňou bezpečnosti na príslušných tratiach. V cezhraničných prípadoch by sa od príslušných orgánov malo požadovať, aby spolupracovali.
- (7) Komerčné prevádzkovanie vlakov na železničnej sieti si vyžaduje najmä vynikajúcu kompatibilitu medzi charakteristikami infraštruktúry a charakteristikami vozidiel, ako aj účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od takejto kompatibility a vzájomného prepojenia, ako to platí najmä v prípade interoperability železničného systému Únie.
- (8) V železničnom regulačnom rámci na úrovni Únie a na úrovni členských štátov by sa mali stanoviť jednoznačné úlohy a zodpovednosti za zabezpečenie súladu s predpismi o bezpečnosti, zdraví a o ochrane spotrebiteľa, ktoré sa uplatňujú na železničné siete. Táto smernica by nemala viesť k zníženiu úrovne bezpečnosti ani k zvýšeniu nákladov v železničnom systéme Únie. Na tento účel by mala Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „agentúra“) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ⁽¹⁾ a vnútroštátne bezpečnostné orgány v plnej miere prijať zodpovednosť za povolenia, ktoré vydávajú.
- (9) Existujú podstatné rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi, internými predpismi a technickými špecifikáciami, ktoré sa uplatňujú na železničné systémy, subsystémy a komponenty, keďže ich súčasťou sú postupy, ktoré sú špecifické pre vnútroštátne priemyselné odvetvia a ustanovujú špecifické rozmery a zariadenia, ako aj zvláštne charakteristiky. Táto situácia môže brániť, aby mohli vlaky bez prekážok a obmedzení jazdiť v rámci celej Únie.
- (10) S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť na celosvetovej úrovni železničné spoločnosti Únie požadujú otvorený a konkurencieschopný trh.
- (11) Z tohto dôvodu je vhodné definovať základné požiadavky týkajúce sa interoperability železníc pre celú Úniu, ktoré by sa mali uplatňovať na jej železničný systém.
- (12) Vypracovanie technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) ukázalo potrebu objasniť vzťah medzi základnými požiadavkami a TSI na jednej strane a európskymi normami a inými dokumentmi normatívneho charakteru na strane druhej. Malo by sa najmä jednoznačne rozlišovať medzi normami alebo časťami noriem, ktoré by mali byť záväzné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice, a harmonizovanými normami, ktoré sa vypracovali v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 ⁽²⁾. Keď je to striktné nevyhnutné, môžu TSI výslovne odkazovať na európske normy alebo špecifikácie, ktoré sa stávajú záväznými od začiatku uplatňovania TSI.
- (13) S cieľom skutočne zvýšiť konkurencieschopnosť železničného sektora Únie bez toho, aby sa narušila hospodárska súťaž medzi kľúčovými subjektmi železničného systému Únie, by sa TSI a odporúčania agentúry súvisiace s uvedenými TSI mali navrhnuť tak, aby sa dodržali zásady otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa vymedzuje v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.
- (14) Kvalita služieb železničnej dopravy v Únii závisí okrem iného od vynikajúcej kompatibility charakteristík siete (v najširšom slova zmysle napr. pevné časti všetkých dotknutých subsystémov) a charakteristík vozidiel (vrátane vlakových komponentov všetkých príslušných subsystémov). Od tejto kompatibility závisí úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (pozri stranu 1 tohto úradného vestníka).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (15) TSI majú priamy alebo potenciálny vplyv na personál, ktorý sa podieľa na prevádzke a údržbe subsystémov. Agentúra by preto mala pri vypracúvaní TSI uskutočňovať v prípade potreby konzultácie so sociálnymi partnermi.
- (16) TSI by mali stanoviť všetky podmienky, s ktorými sa má zhodovať akýkoľvek komponent interoperability, a postup, ktorý sa má dodržať pri posudzovaní zhody. Okrem toho je potrebné stanoviť, že každý komponent by sa mal podrobiť postupu posúdenia zhody a vhodnosti na použitie, ktorý je uvedený v TSI, a mal by mať zodpovedajúce osvedčenie, ktoré by malo pozostávať buď z posúdenia zhody komponentu interoperability posudzovaného samostatne s predpísanými technickými špecifikáciami, alebo z posúdenia vhodnosti komponentu interoperability na použitie, posudzovaného v rámci železničného prostredia, vo vzťahu k technickým špecifikáciám.
- (17) Pri vypracúvaní nových TSI by malo byť vždy cieľom zabezpečiť kompatibilitu s existujúcimi subsystémami. Týmto sa môže podporiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy a predíde sa zbytočným dodatočným nákladom prostredníctvom požiadavky modernizácie alebo obnovenia existujúcich subsystémov s cieľom zabezpečiť spätnú kompatibilitu. Vo výnimočných prípadoch, keď nebude možné zabezpečiť kompatibilitu, malo by byť možné prostredníctvom TSI stanoviť rámec potrebný na prijatie rozhodnutia o tom, či pre existujúci subsystém treba prijať nové rozhodnutie, alebo povolenie na uvedenie do prevádzky alebo uvedenie na trh, a určiť príslušné lehoty.
- (18) Ak TSI nemôže výslovne pokrývať určité technické aspekty, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, tieto aspekty, ktoré ešte treba vyriešiť, by sa mali uvádzať v prílohe k danej TSI ako „otvorené body“. Na tieto otvorené body, ako aj na špecifické prípady sa na účely súladu s existujúcimi systémami uplatňujú vnútroštátne predpisy, ktoré môžu prijať v členských štátoch príslušné štátne, regionálne alebo miestne orgány. S cieľom zabrániť nadbytočnému overovaniu a zbytočnému administratívne záťaženiu by sa vnútroštátne predpisy mali klasifikovať tak, aby sa zabezpečila rovnocennosť medzi vnútroštátnymi predpismi rôznych členských štátov, ktoré sa týkajú tej istej témy.
- (19) Treba určiť postup dodržiavaný v prípade základných požiadaviek uplatniteľných na subsystém, ktoré ešte neboli pokryté v príslušnej TSI. V takom prípade by mali byť orgánmi zodpovednými za posudzovanie zhody a postupy overovania určené orgány uvedené v tejto smernici.
- (20) Táto smernica by sa mala uplatňovať na celý železničný systém Únie a rozsah pôsobnosti TSI by sa mal rozšíriť tak, aby sa vzťahoval na vozidlá a siete, ktoré nie sú zahrnuté do systému transeurópskych železníc. Príloha I k smernici 2008/57/ES by sa preto mala zjednodušiť.
- (21) Funkčné a technické špecifikácie, ktoré majú subsystémy a ich rozhrania spĺňať, sa môžu líšiť podľa použitia dotknutých subsystémov, napríklad podľa kategórií tratí a vozidiel, a to najmä v záujme zabezpečenia súladu medzi systémom vysokorýchlostných železníc a systémom konvenčných železníc.
- (22) S cieľom zabezpečiť postupné zavádzanie interoperability železníc v celej únii a postupne znižovať rôznorodosť pôvodných systémov by sa mali v TSI špecifikovať ustanovenia, ktoré sa majú uplatňovať v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov, a môžu sa v nich uviesť aj návrhy na postupné dokončenie cieľového systému v jednotlivých etapách. Avšak v záujme zachovania konkurencieschopnosti železničného sektora a predchádzania zbytočným nákladom by sa vozidlá ani infraštruktúra nemali okamžite prispôbovať novým špecifikáciám v dôsledku nadobudnutia účinnosti nových alebo zmenených TSI.
- (23) V TSI by sa malo stanoviť, kedy je pri modernizácii a obnove infraštruktúry a vozidiel potrebné nové povolenie. Vo všetkých prípadoch modernizácie a obnovy infraštruktúry by žiadateľ mal predložiť prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v nariadení (EÚ) 2016/796 vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu súbor dokumentácie, čo uvedenému orgánu umožní prijať na základe kritérií stanovených v tejto smernici rozhodnutie, či je potrebné nové povolenie. V prípade modernizácie a obnovy vozidiel, ktoré majú povolenie na uvedenie na trh, by mal mať žiadateľ možnosť rozhodnúť sa, či potrebuje požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúru o nové povolenie na základe kritérií stanovených v tejto smernici.
- (24) Vzhľadom na postupný prístup k odstraňovaniu prekážok interoperability železničného systému Únie a vzhľadom na čas následne potrebný na schválenie TSI by sa mali prijať opatrenia s cieľom zabrániť takej situácii, že členské štáty schvália nové vnútroštátne predpisy alebo realizujú projekty, ktoré zvýšia rôznorodosť súčasného systému.

- (25) S cieľom odstrániť prekážky interoperability a na základe rozšírenia rozsahu pôsobnosti TSI na celý železničný systém v Únii by sa malo postupne znížiť množstvo vnútroštátnych predpisov. Vnútroštátne predpisy, ktoré sa striktné týkajú existujúcich systémov, by mali byť rozlíšené od predpisov potrebných na pokrytie otvorených bodov v TSI. Predpisy druhého z dvoch uvedených typov by sa mali postupne odstrániť na základe uzatvorenia otvorených bodov v TSI.
- (26) Vnútroštátne predpisy by sa mali formulovať a zverejňovať tak, aby im dokázali porozumieť všetci potenciálni používatelia vnútroštátnej siete. V takýchto predpisoch sa často odkazuje na iné dokumenty, napr. na vnútroštátne normy, európske normy, medzinárodné normy alebo iné technické špecifikácie, ktoré môžu byť čiastočne alebo v plnom rozsahu chránené právom duševného vlastníctva. Preto by sa povinnosť zverejňovania nemala uplatňovať na dokumenty, na ktoré sa priamo alebo nepriamo odkazuje vo vnútroštátnom predpise.
- (27) Schválenie postupného prístupu spĺňa cieľ interoperability železničného systému Únie, ktorý je charakterizovaný starou vnútroštátnou infraštruktúrou a starými vozidlami, ktoré si vyžadujú veľké investície na prispôbenie alebo obnovu, a malo by sa dbať najmä na to, aby sa zachovala konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.
- (28) Vzhľadom na rozsah a komplexnosť železničného systému Únie sa ukázalo, že je z praktických dôvodov nevyhnutné rozdeliť ho na tieto subsystémy: infraštruktúra, traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návstenia, vlakové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návstenia, energia, železničné koľajové vozidlá, prevádzka a riadenie dopravy, údržba a telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave. Pre každý z týchto subsystémov je potrebné špecifikovať základné požiadavky a musia sa stanoviť technické špecifikácie, a to najmä pokiaľ ide o komponenty a rozhrania, tak aby bolo možné tieto základné požiadavky splniť. Jednotlivé systémy sú rozdelené na pevné a pohyblivé prvky zahŕňajúce na jednej strane sieť zloženú z tratí, staníc, terminálov a pevných zariadení každého druhu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a neprerušenej prevádzky systému, a na strane druhej všetky vozidlá pohybujúce sa na tejto sieti. Preto sa na účely tejto smernice vozidlo skladá z jedného subsystému (železničné koľajové vozidlá), a keď je to vhodné, aj z iných subsystémov (najmä subsystému vlakové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návstenia). Hoci je systém rozdelený na niekoľko prvkov, agentúra by si v záujme podpory interoperability a bezpečnosti mala udržať celkový prehľad nad systémom.
- (29) V Dohovore OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorého zmluvnou stranou je aj Únia, sa stanovuje prístupnosť ako jedna zo všeobecných zásad a od štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru, sa vyžaduje, aby prijali vhodné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby osoby so zdravotným postihnutím mali rovnocenný prístup ako ostatné osoby, a to aj prostredníctvom vypracovania, vyhlásenia a monitorovania dodržiavania minimálnych noriem a usmernení týkajúcich sa prístupnosti. Prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou je preto zásadnou požiadavkou interoperability železničného systému Únie.
- (30) Nikto nemá byť diskriminovaný na základe zdravotného postihnutia, a to priamo ani nepriamo. S cieľom zabezpečiť, aby všetci občania Únie mohli mať prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru, by členské štáty mali podporovať železničný systém prístupný pre všetkých.
- (31) Vykonávanie ustanovení týkajúcich sa interoperability železničného systému Únie by nemalo vyvolávať neoprávnené náklady ani ohroziť zachovanie interoperability existujúcich železničných sietí.
- (32) TSI majú vplyv aj na podmienky využívania železničnej dopravy zo strany používateľov a z tohto dôvodu je nevyhnutné uskutočniť s nimi a podľa potreby aj s organizáciami osôb so zdravotným postihnutím konzultácie o aspektoch, ktoré sa ich týkajú.
- (33) Každý dotknutý členský štát by mal mať možnosť neuplatňovať určité TSI v obmedzenom počte riadne odôvodnených situácií. Tieto situácie a postupy, ktoré sa majú dodržiavať v prípade neuplatnenia daného TSI, by sa mali jasne vymedziť.
- (34) Vypracovanie TSI a ich uplatňovanie na železničný systém Únie by nemalo brániť technickej inovácii, ktorá by mala byť zameraná na zlepšenie hospodárskej výkonnosti.

- (35) S cieľom dosiahnuť súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa postupov obstarávania v železničnom sektore, a najmä s tými, ktoré sú stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ⁽¹⁾, obstarávatelia zahrnú technické špecifikácie do všeobecných dokumentov alebo do podmienok každej zmluvy. Na tento účel je nevyhnutné zostaviť súbor predpisov, aby slúžili ako odkazy na tieto technické špecifikácie.
- (36) Je v záujme Únie, aby existoval medzinárodný systém normalizácie schopný vytvárať normy, ktoré skutočne používajú tí, ktorí sa zúčastňujú na medzinárodnom obchode, a ktoré spĺňajú požiadavky politiky Únie. Európske organizácie pre normalizáciu by preto mali pokračovať vo svojej spolupráci s medzinárodnými orgánmi pre normalizáciu.
- (37) Obstarávateľom, ktorý zadáva konštrukčný návrh, výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému, môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry, subjekt zodpovedný za údržbu, držiteľ alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za realizáciu projektu. Obstarávatelia by mali definovať požiadavky nevyhnutné na vypracovanie európskych špecifikácií alebo iných noriem. Tieto špecifikácie by mali spĺňať základné požiadavky, ktoré boli harmonizované na úrovni Únie a ktoré musí spĺňať železničný systém Únie.
- (38) Postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie jednotlivých komponentov, by mali byť založené na používaní modulov na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa tejto smernice. Pokiaľ je to možné a s cieľom podporovať priemyselný rozvoj, je vhodné vypracovať postupy, ktorých súčasťou bude systém zabezpečovania kvality.
- (39) Zhoda jednotlivých komponentov je spojená hlavne s oblasťou ich používania s cieľom zaručiť interoperabilitu systému, a nie iba ich voľný pohyb na trhu Únie. Mala by sa stanoviť vhodnosť na použitie najkritickejších komponentov, čo sa týka bezpečnosti, dostupnosti alebo hospodárnosti systému. Z tohto dôvodu nie je nevyhnutné, aby výrobca pridelil označenie ES komponentom, ktoré podliehajú tejto smernici. Na základe posúdenia zhody a/alebo vhodnosti na použitie by malo stačiť vyhlásenie výrobcu o zhode.
- (40) Výrobcovia sú však povinní prideliť označenie ES určitým komponentom s cieľom certifikovať ich súlad s ostatnými právnymi predpismi Únie, ktoré sa ich týkajú.
- (41) V čase nadobudnutia účinnosti TSI sa určitý počet komponentov interoperability už nachádza na trhu. Malo by sa určiť prechodné obdobie, aby sa tieto komponenty mohli integrovať do subsystému, aj keď nie sú v jednoznačnej zhode s danou TSI.
- (42) Subsystémy tvoriace železničný systém Únie by mali podliehať postupu overovania. Toto overovanie by malo umožniť subjektom zodpovedným za ich uvedenie do prevádzky alebo uvedenie na trh presvedčiť sa o tom, že v etape konštrukčného návrhu, výstavby a uvádzania do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými predpismi a technickými a prevádzkovými ustanoveniami. To by malo mať za následok, že sa výrobcovia môžu spoľahnúť na rovnosť pri zaobchádzaní vo všetkých členských štátoch.
- (43) Po uvedení subsystému do prevádzky alebo na trh je potrebné sa presvedčiť, či sa daný subsystém prevádzkuje a udržiava v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú. Zodpovednosť za dodržiavanie týchto požiadaviek nesie v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798⁽²⁾ manažér infraštruktúry, železničný podnik alebo subjekt zodpovedný za údržbu, pričom každý zodpovedá za svoje príslušné subsystémy.
- (44) Ak sa počas prevádzky ukáže, že vozidlo alebo typ vozidla nespĺňa jednu z platných základných požiadaviek, dotknuté železničné podniky by mali prijať potrebné nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlo(-á) tieto požiadavky spĺňalo(-i). Ak uvedené nesplnenie požiadaviek spôsobuje závažné bezpečnostné riziko, vnútroštátne bezpečnostné orgány zodpovedné za dohľad nad jazdou vozidla by mali mať okrem toho možnosť prijať potrebné dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane okamžitého obmedzenia alebo pozastavenia príslušnej prevádzky. Ak sú nápravné opatrenia nedostatočné a závažné bezpečnostné riziko spôsobené nesplnením

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (pozri stranu 102 tohto úradného vestníka).

požiadaviek pretrvávajú, vnútroštátne bezpečnostné orgány alebo agentúra by mali mať možnosť povolenie odvolať alebo zmeniť. Pod závažným bezpečnostným rizikom by sa v tejto súvislosti malo rozumieť závažné neplnenie zákonných povinností alebo bezpečnostných požiadaviek, ktoré môžu samy osebe alebo v sérii následných udalostí spôsobiť nehodu alebo vážnu nehodu. Proces odvolania by mal byť podporený vhodnou výmenou informácií medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a mal by zahŕňať aj využívanie registrov.

- (45) Mali by sa objasniť príslušné úlohy a právomoci všetkých zainteresovaných subjektov vo vzťahu k postupu uvádzania vozidiel na trh a ich využívania a uvádzania pevných zariadení do prevádzky.
- (46) Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali spolupracovať, prípadne spoločne vykonávať právomoci v oblasti vydávania povolení s náležitým ohľadom na bezpečnosť. Na tento účel by sa mali uzatvoriť dohody o spolupráci medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.
- (47) Na zabezpečenie súladu zariadení Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) s príslušnými platnými špecifikáciami a s cieľom zabrániť tomu, aby ďalšie požiadavky týkajúce sa ERTMS ohrozili jeho interoperabilitu, by agentúra mala pôsobiť v úlohe „orgánu pre systém ERTMS“. Agentúra by preto mala zodpovedať za posudzovanie navrhovaných technických riešení ešte pred začatím alebo zverejnením výziev na predkladanie ponúk súvisiacich s príslušným traťovým zariadením ERTMS s cieľom overiť, či tieto technické riešenia vyhovujú príslušným TSI a či sú plne interoperabilné. Malo by sa predchádzať akémukoľvek prekryvaniu uvedeného posudzovania zo strany agentúry s úlohami notifikovaných orgánov. Žiadateľ by mal preto informovať agentúru o tom, či sa už začal postup overovania, ktorý vykonáva notifikovaný orgán, alebo či je už k dispozícii nejaké osvedčenie o zhode. Žiadateľ by mal mať možnosť požiadať agentúru o takéto posúdenie pre každý jednotlivý projekt ERTMS alebo ich kombináciu, trať, skupinu tratí alebo sieť.
- (48) Nadobudnutie platnosti tejto smernice by nemalo spôsobiť omeškanie realizácie projektov ERTMS, pri ktorých sa ukončil proces obstarávania alebo uzatvárania zmluvy.
- (49) V záujme ľahšieho uvádzania vozidiel na trh a zníženia administratívneho zaťaženia by sa mal zaviesť pojem povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré je platné v celej Únii. Hoci povolenia na uvedenie na trh umožňujú komerčné transakcie vozidiel kdekoľvek na trhu Únie, vozidlo možno použiť výlučne v oblasti použitia, pre ktorú bolo príslušné povolenie vydané. V tejto súvislosti by malo byť akékoľvek rozšírenie oblasti použitia predmetom aktualizovaného povolenia pre vozidlo. Je potrebné, aby povolenie na uvedenie na trh získali aj vozidlá, pre ktoré bolo vydané povolenie v súlade so skoršími smernicami, ak sa majú použiť na sieťach, na ktoré sa ich povolenie nevzťahuje.
- (50) V prípade, že oblasťou použitia je iba sieť alebo siete na území jedného členského štátu, žiadateľ by mal mať možnosť výberu, či žiadosť o povolenie vozidla predloží vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu tohto členského štátu alebo agentúre prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v nariadení (EÚ) 2016/796. Žiadateľova voľba by mala byť záväzná až do vybavenia či ukončenia žiadosti.
- (51) Proti rozhodnutiu agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo ich nečinnosti by žiadateľ mal mať k dispozícii vhodný postup odvolania. Okrem toho by sa mali stanoviť jasné procedurálne ustanovenia a ustanovenia o riešení sporov zamerané na riešenie situácií, keď agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány nesúhlasia s posúdením, ktoré sa vykonalo v súvislosti s vydaním povolení pre vozidlo.
- (52) Pri zabezpečení riadneho fungovania vnútorného trhu v osobitných opatreniach vrátane dohôd o spolupráci by sa mala zohľadniť predovšetkým osobitná geografická a historická situácia niektorých členských štátov.
- (53) Ak sa prevádzka obmedzuje na siete, ktoré si z geografických alebo historických dôvodov vyžadujú osobitné odborné znalosti, a ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, malo by byť možné, aby žiadateľ splnil potrebné formality na mieste v interakcii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Na tento účel by malo byť možné v dohodách o spolupráci, ktoré sa majú uzatvoriť medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v záujme zníženia administratívneho zaťaženia a administratívnych nákladov ustanovovať primerané rozdelenie úloh, a to bez toho, aby bolo dotknuté prevzatie konečnej zodpovednosti agentúry za vydanie jednotného povolenia.

- (54) Železničné siete v pobaltských štátoch (Estónsko, Lotyšsko a Litva) majú rozchod koľaje 1 520 mm, ktorý sa zhoduje s rozchodom v susedných tretích krajinách, ale odlišuje sa od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii. Tieto pobaltské siete získali spoločné technické a operačné požiadavky, ktorými sa medzi nimi vytvára *de facto* interoperabilita, a v tejto súvislosti by mohlo byť povolenie pre vozidlo vydané v jednom z uvedených členských štátov platné aj pre zvyšok týchto sietí. V záujme uľahčenia efektívneho a primeraného pridelenia zdrojov na vydávanie povolení na uvedenie vozidla na trh alebo povolení pre typ vozidla a v záujme zníženia finančného a administratívneho zaťaženia pre žiadateľov v takýchto prípadoch by mali osobitné dojednania o spolupráci medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi obsahovať podľa potreby možnosť zmluvne preniesť úlohy na tieto vnútroštátne bezpečnostné orgány.
- (55) Členským štátom s významným podielom železničnej dopravy s tretími krajinami s rovnakým rozchodom koľají, ktorý sa odlišuje od rozchodu hlavnej železničnej siete Únie, by malo byť umožnené zachovať si odlišné postupy vydávania povolení pre vozidlá v prípade nákladných vozňov patriace do parku nákladných vozňov a osobných vozňov, ktoré sú v spoločnom užívaní s týmito tretími krajinami.
- (56) Z dôvodov výsledovateľnosti a bezpečnosti by príslušné orgány členských štátov mali prideliť vozidlu európske číslo vozidla, ak o to žiada držiteľ vozidla. Informácie o vozidle by sa potom mali zapísať do registra vozidiel. Registre vozidiel by mali byť prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty v rámci Únie. Registre vozidiel by mali byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám. Komisia by s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a neprimerané náklady mala prijať špecifikáciu pre európsky register vozidiel, do ktorého by sa integrovali vnútroštátne registre vozidiel s cieľom vytvoriť spoločný nástroj, zatiaľ čo by sa súčasne umožnili zachovať dodatočné funkcie relevantné pre špecifické potreby členských štátov.
- (57) S cieľom zabezpečiť výsledovateľnosť vozidiel a ich histórie by sa mal spolu s ostatnými údajmi o vozidle zaznamenať aj odkaz na povolenie na uvedenie vozidla na trh.
- (58) Mali by sa ustanoviť postupy na overovanie kompatibility medzi vozidlami a traťami, na ktorých majú byť rozmiestnené, po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred použitím vozidla železničným podnikom v jeho oblasti použitia uvedenej v povolení na uvedenie vozidla na trh.
- (59) Notifikované orgány zodpovedné za preskúvanie postupov posudzovania zhody a vhodnosti na použitie jednotlivých komponentov spolu s postupom posudzovania subsystémov by mali zabezpečovať čo najužšiu koordináciu svojich rozhodnutí, najmä ak neexistuje žiadna európska špecifikácia.
- (60) Transparentnú akreditáciu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽¹⁾, ktorá zabezpečuje nevyhnutnú mieru spoľahlivosti osvedčení o zhode, by vnútroštátne verejné orgány na celom území Únie mali uprednostňovať ako prostriedok preukazovania technickej spôsobilosti notifikovaných orgánov a *mutatis mutandis* orgánov určených na overovanie súladu s vnútroštátnymi predpismi. Vnútroštátne orgány by však mali mať možnosť zvážiť, či majú k dispozícii vhodné prostriedky na to, aby toto hodnotenie uskutočnili sami. V takom prípade by mali v záujme zabezpečenia primeranej úrovne dôveryhodnosti hodnotení vykonaných inými vnútroštátnymi orgánmi poskytnúť Komisii a ostatným členským štátom potrebné doklady preukazujúce súlad hodnotených orgánov posudzovania zhody s príslušnými regulačnými požiadavkami.
- (61) Táto smernica by sa mala obmedziť na stanovenie požiadaviek na interoperabilitu v prípade komponentov interoperability a subsystémov. S cieľom uľahčiť dosiahnutie súladu s uvedenými požiadavkami je potrebné stanoviť predpoklad zhody pre komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami prijatými v súlade s nariadením (EÚ) č. 1025/2012, na účely stanovenia podrobných technických špecifikácií týkajúcich sa týchto požiadaviek.
- (62) Opatrenia prijaté na základe tejto smernice by sa mali doplniť iniciatívami zameranými na poskytovanie finančnej podpory na inovačné a interoperabilné technológie v železničnom sektore Únie.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (63) S cieľom doplniť nepodstatné prvky tejto smernice by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o špecifické ciele každého TSI. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (64) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o TSI a ich zmeny vrátane zmien potrebných na odstránenie nedostatkov v TSI, vzor vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability a sprievodné dokumenty, informácie, ktoré sa majú uviesť v dokumentácii, ktorá by sa mala pripojiť k žiadosti o neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí, formát a podmienky predloženia uvedenej dokumentácie a prípadne rozhodnutie o neuplatňovaní TSI, klasifikáciu oznámených vnútroštátnych predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť kontroly kompatibility medzi pevnými a mobilnými zariadeniami, podrobné informácie o postupe overovania ES a postupe overovania v prípade vnútroštátnych predpisov a vzory vyhlásenia ES o overení a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý by mal byť pripojený k vyhláseniu o overení, ako aj vzory osvedčení o overení, praktické dojednania na účely povolenia vozidla, vzor vyhlásenia o zhode s typom a prípadne *ad hoc* modulov na posudzovanie zhody, vnútroštátnych registroch vozidiel európskom registri vozidiel a registri povolení na uvedenie vozidiel na trh a všeobecné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov v registri infraštruktúry. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (65) TSI by sa mali revidovať v pravidelných intervaloch. Ak sa v TSI objavia nedostatky, je potrebné požiadať agentúru, aby vydala stanovisko, ktoré za určitých podmienok môžu zverejniť a používať všetky zainteresované strany (vrátane priemyslu a notifikovaných orgánov) ako prijateľné prostriedky preukázania zhody dovedy, kým sa nevykoná revízia príslušných TSI.
- (66) Vo vykonávacích aktoch, ktorými sa vytvárajú nové TSI alebo ktorými sa menia TSI, by sa mali odrážať osobitné ciele ustanovené Komisiou prostredníctvom delegovaných aktov.
- (67) Na účel prípravy posilnenej úlohy agentúry v zmysle tejto smernice sú potrebné určité organizačné opatrenia. Malo by sa preto ustanoviť vhodné prechodné obdobie. Počas tohto obdobia by mala Komisia preskúmať pokrok, ktorý agentúra dosiahla v rámci prípravy na svoju posilnenú úlohu. Následne by mala Komisia pravidelne podávať správy o pokroku pri vykonávaní tejto smernice. V správe by sa mal vyhodnotiť predovšetkým postup povoľovania vozidiel, prípady, keď sa neuplatňujú TSI, a používanie registrov. Komisia by mala v správe informovať tiež o identifikácii a výsledovateľnosti komponentov, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti.
- (68) Je dôležité, aby členské štáty, vnútroštátne bezpečnostné orgány a zainteresované strany mali dostatočný čas, počas ktorého sa pripravujú na vykonávanie tejto smernice.
- (69) Keďže cieľ tejto smernice, a to zaistiť interoperabilitu v rámci železničného systému na úrovni Únie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a účinkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (70) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu oproti smernici 2008/57/ES. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva zo smernice 2008/57/ES.
- (71) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt ustanovených v časti B prílohy V na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita železničného systému Únie spôsobom zlučiteľným so smernicou (EÚ) 2016/798, s cieľom definovať optimálnu úroveň technickej harmonizácie, umožniť uľahčovanie, zlepšovanie a rozvíjanie služieb v oblasti železničnej dopravy v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami, a prispieť k dobudovaniu jednotného európskeho železničného priestoru a k postupnému dokončeniu vnútorného trhu. Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu personálu a zdravotné a bezpečnostné podmienky vzťahujúce sa na personál, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

2. V tejto smernici sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability a rozhraní a postupov pre každý subsystém a podmienky celkovej kompatibility železničného systému Únie s cieľom dosiahnuť interoperabilitu tohto systému.

3. Táto smernica sa neuplatňuje na:

- a) metrá;
- b) električky a ľahké železničné vozidlá, ako aj infraštruktúru, ktorú využívajú výlučne tieto vozidlá;
- c) siete, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného železničného systému Únie a určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu, ako aj podniky, ktoré svoju činnosť vykonávajú len na týchto sieťach.

4. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými vykonávajú túto smernicu, vylúčiť:

- a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva jej majiteľ alebo operátor na účel jeho príslušných činností spojených s nákladnou dopravou alebo na účel prepravy osôb na nekomerčné účely, a vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na tejto infraštruktúre;
- b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely;
- c) infraštruktúru pre ľahké železničné vozidlá, ktorú príležitostne využívajú štandardné železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkého železničného systému, keď je to potrebné výlučne na účely zabezpečenia spojení týmito vozidlami, a
- d) vozidlá, ktoré sa primárne využívajú na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá, avšak vybavené niektorými komponentmi štandardných železničných vozidiel, ktoré umožňujú tranzit na obmedzenom úseku infraštruktúry pre štandardné železničné vozidlá výlučne na účely zabezpečenia príslušných spojení.

5. V prípade električko-vlakov prevádzkovaných v železničnom systéme Únie, v ktorom neexistujú TSI platné pre takéto električko-vlaky, sa uplatňujú tieto ustanovenia:

- a) dotknuté členské štáty zabezpečia prijatie vnútroštátnych predpisov alebo iných príslušných dostupných opatrení na dosiahnutie súladu takýchto električko-vlakov s príslušnými základnými požiadavkami;
- b) členské štáty môžu prijať vnútroštátne predpisy, v ktorých sa uvedú postupy vydávania povolení platné pre takéto električko-vlaky. Orgán vydávajúci povolenie pre vozidlo uskutočňuje konzultácie s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi pre bezpečnosť s cieľom zabezpečiť, aby pri zmiešanej prevádzke električko-vlakov a štandardných železničných vozňov boli splnené všetky základné požiadavky, ako aj príslušné spoločné bezpečnostné ciele (ďalej len „CST“);

- c) odchylne od článku 21 dotknuté príslušné orgány v prípade cezhraničnej prevádzky spolupracujú pri vydávaní povolení pre vozidlo.

Tento odsek sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice v súlade s odsekmi 3 a 4.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „železničný systém Únie“ sú prvky uvedené v prílohe I;
2. „interoperabilita“ je schopnosť železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti;
3. „vozidlo“ je železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách na železničnej trati, s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov;
4. „sieť“ sú trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničného systému Únie;
5. „subsystémy“ sú štrukturálne alebo funkčné časti železničného systému Únie, ako sa uvádza v prílohe II;
6. „mobilný subsystém“ je subsystém „železničné koľajové vozidlá“ a subsystém „vlakové zariadenie riadenia – zabezpečenia a návštenia“;
7. „komponenty interoperability“ sú akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita železničného systému, vrátane hmotných aj nehmotných predmetov;
8. „výrobok“ je výrobok získaný výrobným procesom vrátane komponentov interoperability a subsystémov;
9. „základné požiadavky“ sú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať železničný systém Únie, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;
10. „Európska špecifikácia“ je špecifikácia, ktorá patrí do jednej z týchto kategórií:
 - spoločná technická špecifikácia, ako sa vymedzuje v prílohe VIII k smernici 2014/25/EÚ,
 - európske technické osvedčenie uvedené v článku 60 smernice 2014/25/EÚ alebo
 - európska norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;
11. „technická špecifikácia interoperability“ (TSI) je špecifikácia prijatá v súlade s touto smernicou, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo časť subsystému, s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu železničného systému Únie;
12. „základné parametre“ sú akékoľvek právne záväzné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v príslušných TSI;
13. „špecifický prípad“ je ktorákoľvek časť železničného systému, ktorá si vyžaduje zvláštne ustanovenia v TSI, buď dočasné, alebo trvalé, v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na kompatibilitu s existujúcim systémom, a to najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku Únie, nakladacu mieru, rozchod koľají alebo osovú vzdialenosť koľají a vozidlá určené výhradne na miestne, regionálne alebo historické používanie, ako aj vozidlá, ktoré majú pôvod v tretích krajinách alebo ktoré sú určené pre tretie krajiny;
14. „modernizácia“ sú akékoľvek rozsiahle práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré vedú k zmene v súbore technickej dokumentácie pripojenom k vyhláseniu ES o overení, ak takýto súbor technickej dokumentácie existuje, a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému;
15. „obnova“ sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;

16. „existujúci železničný systém“ je infraštruktúra pozostávajúca z tratí a pevných zariadení existujúcej siete železníc, ako aj vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré jazdia na tejto infraštruktúre;
17. „výmena v rámci údržby“ je akákoľvek náhrada komponentov za časti s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;
18. „električko-vlak“ je vozidlo určené na kombinované použitie na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá a tiež na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá;
19. „uviedenie do prevádzky“ sú všetky činnosti, ktorými sa subsystém uvádza do svojho prevádzkového stavu;
20. „obstarávateľ“ je verejný alebo súkromný subjekt, ktorý si objedná skonštruovanie a/alebo výstavbu alebo obnovu, alebo modernizáciu subsystému;
21. „držiteľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom, alebo má právo ho používať, a ktorá je takto registrovaná v registri vozidiel uvedenom v článku 47;
22. „žiadateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá žiada o povolenie, či už ide o železničný podnik, manažéra infraštruktúry, alebo o každú inú osobu alebo právnický subjekt, ako je napríklad výrobca, majiteľ alebo držiteľ; na účely článku 15 „žiadateľ“ je obstarávateľ alebo výrobca, alebo jeho splnomocnený zástupca; na účely článku 19 „žiadateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá žiada agentúru o rozhodnutie o schválení navrhovaných technických riešení pre projekty ERTMS týkajúcich sa traťového zariadenia;
23. „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ je každý projekt, ktorého etapa plánovania alebo výstavby je v takom štádiu, keď zmena technických špecifikácií môže ohroziť životaschopnosť projektu v plánovanej podobe;
24. „harmonizovaná norma“ je európska norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;
25. „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ je bezpečnostný orgán, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 7 smernice (EÚ) 2016/798;
26. „typ“ je typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške alebo osvedčení o preskúšaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania;
27. „séria“ je niekoľko identických vozidiel jedného konštrukčného typu;
28. „subjekt zodpovedný za údržbu“ je subjekt zodpovedný za údržbu, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 20 smernice (EÚ) 2016/798;
29. „ľahké železničné systémy“ sú systémy mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s odolnosťou proti nárazu C-III alebo C-IV (podľa EN 15227:2011) a maximálnou pevnosťou konštrukcie vozidla 800 kN (pozdĺžna tlaková sila v oblasti spriahania); ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa zvyčajne nezaraďujú do vlakov určených pre diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;
30. „vnútroštátne predpisy“ sú všetky záväzné predpisy prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydal, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v predpisoch Únie alebo v medzinárodných predpisoch, ktoré sa v príslušnom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažérov infraštruktúry a tretie strany;
31. „konštrukčný prevádzkový stav“ je bežná prevádzka a predvídateľná prevádzka za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby;
32. „oblasť používania vozidla“ je sieť alebo siete v členskom štáte alebo skupine členských štátov, na ktorých sa má vozidlo používať;
33. „prijateľné prostriedky preukázania zhody“ sú nezáväzné stanoviská, ktoré vydala agentúra na účely vymedzenia spôsobov plnenia základných požiadaviek;
34. „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“ sú nezáväzné stanoviská, ktoré vydali členské štáty na účely vymedzenia spôsobov plnenia vnútroštátnych predpisov;

35. „uviedenie na trh“ je prvé uvedenie komponentu interoperability, subsystému alebo vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh Únie;
36. „výrobca“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá vyrába výrobky vo forme komponentov interoperability, subsystémov alebo vozidiel alebo si ich dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ich na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;
37. „splnomocnený zástupca“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorá dostala písomné poverenie od výrobcu alebo zmluvného subjektu konať v mene tohto výrobcu alebo zmluvného subjektu pri konkrétnych úlohách;
38. „technická špecifikácia“ je dokument stanovujúci technické požiadavky, ktoré má splniť výrobok, subsystém, postup alebo služba;
39. „akreditácia“ je akreditácia vymedzená v článku 2 bode 10 nariadenia (ES) č. 765/2008;
40. „vnútroštátny akreditačný orgán“ je orgán vymedzený v článku 2 bode 11 nariadenia (ES) č. 765/2008;
41. „posudzovanie zhody“ je postup preukázania, či boli splnené špecifické požiadavky týkajúce sa výrobku, postupu, služby, subsystému, osoby alebo orgánu;
42. „orgán posudzovania zhody“ je orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán, ktorý nesie zodpovednosť za činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a inšpekcie; orgán posudzovania zhody sa klasifikuje ako „notifikovaný orgán“ po notifikácii zo strany členského štátu; orgán posudzovania zhody sa klasifikuje ako „určený orgán“ po určení zo strany členského štátu;
43. „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“ zahŕňa akúkoľvek osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť plnému a účinnému využívaniu dopravy touto osobou na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek;
44. „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽¹⁾;
45. „železničný podnik“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb v záujme zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu.

Článok 3

Základné požiadavky

1. Železničný systém Únie, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní musia spĺňať príslušné základné požiadavky.
2. Technické špecifikácie uvedené v článku 60 smernice 2014/25/EÚ, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci Únie, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Článok 4

Obsah TSI

1. Pre každý subsystém definovaný v prílohe II sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

2. Pevné subsystémy musia byť v zhode s TSI a vnútroštátnymi predpismi účinnými v čase podania žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky v súlade s touto smernicou a bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 písm. f).

Vozidlá musia byť v zhode s TSI a vnútroštátnymi predpismi účinnými v čase podania žiadosti o povolenie na uvedenie na trh v súlade s touto smernicou a bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 písm. f).

Zhoda a súlad s pevnými subsystémami a vozidlami sa musia trvale zachovávať počas ich využívania.

3. V rozsahu, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie cieľov tejto smernice uvedených v článku 1, sa v každej TSI:

- a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo vozidlá uvedené v prílohe I; subsystém alebo časť subsystému uvedené v prílohe II);
- b) stanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania v súvislosti s inými subsystémami;
- c) určujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať subsystém a jeho rozhrania v súvislosti s inými subsystémami. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napríklad podľa kategórií trate, uzla a/alebo vozidiel uvedených v prílohe I;
- d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v železničnom systéme Únie;
- e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability na jednej strane alebo na overovanie subsystémov ES na strane druhej. Tieto postupy sa zakladajú na moduloch definovaných v rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ⁽¹⁾;
- f) určuje stratégia uplatňovania TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť pri zohľadnení odhadovaných nákladov a prínosov a očakávaných vplyvov na dotknuté zainteresované strany s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom bude súlad s TSI normou. V prípade potreby koordinovaného uplatňovania TSI, ako napríklad pri koridoroch alebo medzi manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi, môže táto stratégia zahŕňať návrhy týkajúce sa dokončenia etáp;
- g) pre príslušný personál určuje odborná kvalifikácia a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzku a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na uplatňovanie TSI;
- h) uvádzajú ustanovenia uplatniteľné na existujúce subsystémy a vozidlá najmä v prípade obnovy a modernizácie, a v takýchto prípadoch úprava, v súvislosti s ktorou sa vyžaduje žiadosť o nové povolenie;
- i) uvádzajú parametre vozidla a pevných subsystémov, ktoré má overiť železničný podnik, a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v záujme overenia týchto parametrov po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prvým použitím vozidla s cieľom zabezpečiť kompatibilitu medzi vozidlami a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať.

4. Každá TSI musí byť vypracovaná na základe preskúmania existujúceho subsystému a musí sa v nej uvádzať cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. Schvaľovaním TSI a dosahovaním zhody s TSI sa tak postupne uľahčí dosahovanie interoperability železničného systému Únie.

5. TSI musia vhodným spôsobom zachovať kompatibilitu s existujúcim železničným systémom každého členského štátu. Na tento účel možno zaviesť ustanovenia pre špecifické prípady pre všetky TSI s ohľadom tak na sieť, ako aj na vozidlá, a najmä v prípade nakladacej miery, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozidiel pochádzajúcich z tretích krajín alebo určených pre tretie krajiny. Pre každý špecifický prípad sa v TSI stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky TSI stanovené v odseku 3 písm. c) až g).

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1).

6. Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám, tieto sa musia jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI ako otvorené body.
7. TSI nesmú brániť členským štátom v rozhodovaní týkajúcom sa používania infraštruktúr na prevádzku vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI.
8. V TSI sa môžu výslovne uvádzať jednoznačne identifikované odkazy na európske alebo medzinárodné normy alebo špecifikácie, alebo technické dokumenty vydané agentúrou, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti) alebo technické dokumenty považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od začiatku uplatňovania danej TSI. Ak neexistujú takéto normy ani špecifikácie, ani technické dokumenty, v čase pred ich vypracovaním sa môže uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

Článok 5

Návrh, prijatie a revízia TSI

1. S cieľom stanoviť špecifické ciele každej TSI je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 50 prijímať delegované akty týkajúce sa najmä a podľa potreby:
 - a) územnej a technickej pôsobnosti príslušných TSI;
 - b) uplatniteľných základných požiadaviek;
 - c) zoznamu právne záväzných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré sa majú harmonizovať na úrovni subsystémov a na úrovni rozhraní medzi subsystémami, ako aj očakávanej úrovne ich harmonizácie;
 - d) postupov špecifických pre železnice, pri ktorých sa má posudzovať zhoda a vhodnosť v súvislosti s použitím komponentov interoperability;
 - e) postupov špecifických pre železnice zameraných na posúdenie ES overenia subsystémov;
 - f) kategórií personálu, ktorý sa podieľa na prevádzke a údržbe príslušných subsystémov, a všeobecných cieľov na stanovenie minimálnych požiadaviek na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky dotknutého personálu;
 - g) všetkých iných nevyhnutných prvkov, ktoré sa majú zohľadniť v záujme zabezpečenia interoperability železničného systému Únie podľa článku 1 ods. 1 a 2, ako je napr. zosúladenie TSI s európskymi a medzinárodnými normami alebo špecifikáciami.

Komisia pri prijímaní uvedených delegovaných aktov zdôvodňuje potrebu novej alebo podstatne zmenenej TSI vrátane jej vplyvu na existujúce predpisy a technické špecifikácie.

2. V záujme zabezpečenia jednotného vykonávania delegovaných aktov uvedených v odseku 1 Komisia požiada agentúru, aby vypracovala TSI a ich zmeny a predložila príslušné odporúčania Komisii.

Každý návrh TSI sa vypracuje v týchto etapách:

- a) agentúra určí základné parametre TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné;
- b) na základe základných parametrov uvedených v písmene a) vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, už vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce.
3. Pri návrhu alebo revízii každej TSI (vrátane základných parametrov) zohľadní agentúra predpokladané náklady a prínosy všetkých zvažovaných technických riešení so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. V tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych subjektov a zohľadnia sa v ňom požiadavky smernice (EÚ) 2016/798. Členské štáty sa v prípade potreby zúčastnia na tomto posudzovaní poskytovaním potrebných údajov.

4. Agentúra vypracúva návrh TSI a ich zmeny v súlade s článkami 5 a 19 nariadenia (EÚ) 2016/796 a pri dodržaní kritérií otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa uvádza v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.
5. Výbor uvedený v článku 51 (ďalej len „výbor“) bude pravidelne informovaný o prácach na príprave TSI. Počas týchto prác môže Komisia v záujme súladu s delegovanými aktmi uvedenými v odseku 1 tohto článku formulovať akékoľvek podmienky alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu TSI.
6. Keď sa musia z dôvodov technickej kompatibility uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystemy, dátumy uplatňovania príslušných TSI musia byť rovnaké.
7. Agentúra pri návrhu, prijímaní a revízii TSI zohľadní stanoviská používateľov, pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy vplyv na podmienky, za akých používajú subsystemy. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI uskutočňuje konzultácie so združeniami a orgánmi zastupujúcimi používateľov. Agentúra pripojí k návrhu TSI správu o výsledkoch týchto konzultácií.
8. V súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) 2016/796 Komisia s pomocou výboru vypracuje a pravidelne aktualizuje zoznam združení pasažierov a orgánov, s ktorými sa majú uskutočniť konzultácie. Na žiadosť členského štátu alebo z iniciatívy Komisie sa uvedený zoznam môže znovu preskúmať a aktualizovať.
9. Agentúra pri návrhu alebo revízii TSI zohľadní stanoviská sociálnych partnerov, pokiaľ ide o odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci uvedené v článku 4 ods. 3 písm. g). Na tieto účely sa skôr, ako sa Komisii predložia odporúčania o TSI a ich zmenách, uskutočnia konzultácie medzi agentúrou a sociálnymi partnermi. Konzultácie so sociálnymi partnermi sa uskutočňujú v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES⁽¹⁾. Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov od začiatku konzultácií.
10. Ak je výsledkom revízie TSI zmena požiadaviek, nová verzia TSI musí zabezpečiť kompatibilitu so subsystemami, ktoré boli uvedené do prevádzky v súlade s predchádzajúcimi verziami TSI.
11. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov TSI, ktorými sa vykonávajú špecifické ciele stanovené v delegovaných aktoch uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3. Obsahujú všetky prvky uvedené v článku 4 ods. 3 a splňajú všetky požiadavky stanovené v článku 4 ods. 4 až 6 a ods. 8.

Článok 6

Nedostatky v TSI

1. Ak sa po prijatí TSI preukáže, že sú v nej nedostatky, daná TSI sa musí zmeniť v súlade s článkom 5 ods. 11. Komisia uplatňuje v prípade potreby tento postup bez omeškania. Takéto nedostatky zahŕňajú prípady, ktoré by v členskom štáte mohli viesť k nebezpečným aktivitám.
2. Kým sa dokončí revízia TSI, Komisia môže požiadať o stanovisko agentúry. Komisia podrobí stanovisko agentúry analýze a informuje o svojich záveroch výbor.
3. Na žiadosť Komisie stanoviská agentúry uvedené v odseku 2 predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody, a preto sa môžu použiť na posudzovanie projektov pred prijatím revidovanej TSI.
4. Prípadné nedostatky TSI môže Komisii oznámiť ktorýkoľvek člen siete zastupiteľských orgánov uvedenej v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

Článok 7

Neuplatňovanie TSI

1. Členské štáty môžu žiadateľovi povoliť neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti v týchto prípadoch:
 - a) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo jeho časti, v prípade obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti alebo v prípade akéhokoľvek prvku uvedeného v článku 1 ods. 1, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania dotknutých TSI;
 - b) ak po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky na rýchle obnovenie siete neumožňujú z hospodárskeho alebo technického hľadiska čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI; neuplatňovanie TSI sa v takomto prípade obmedzí na obdobie pred obnovením siete;
 - c) v prípade každej navrhovanej obnovy, rozšírenia alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti, ak by uplatňovanie dotknutých TSI ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu a/alebo kompatibilitu železničného systému v dotknutom členskom štáte, napríklad v súvislosti s nakladacou mierou, rozchodom koľají, osovou vzdialenosťou koľají alebo napäťovou sústavou;
 - d) v prípade vozidiel prichádzajúcich z tretích krajín alebo smerujúcich do tretích krajín, v ktorých sa rozchod koľají líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v rámci Únie;
 - e) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo navrhovanej obnovy, alebo modernizácie existujúceho subsystému na území dotknutého členského štátu, keď je jeho železničná sieť v dôsledku osobitných zemepisných podmienok oddelená alebo izolovaná morom alebo oddelená od železničnej siete na zvyšnom území Únie.
 2. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. a) dotknutý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI oznámi Komisii zoznam projektov, ktoré sa realizujú na jeho území a ktoré sú podľa daného členského štátu v pokročilom štádiu vývoja.
 3. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a) a b) dotknutý členský štát oznámi Komisii svoje rozhodnutie neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti.
 4. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a), c), d) a e) tohto článku daný členský štát predloží Komisii žiadosť o neuplatňovanie TSI alebo ich častí, ku ktorej sa pripojí dokumentácia s odôvodnením žiadosti a v ktorej sa uvedú alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. e) tohto článku Komisia preskúma túto žiadosť a na základe úplnosti a ucelenosti informácií uvedených v tejto dokumentácii rozhodne, či ju akceptuje, alebo nie. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. c) a d) tohto článku Komisia prijme rozhodnutie na základe takéhoto preskúmania prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.
- V prípadoch uvedených v treťom pododseku článku 21 ods. 6 predloží žiadateľ dokumentáciu agentúre. Agentúra sa poradí s bezpečnostnými orgánmi a Komisii predloží svoje konečné stanovisko.
5. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu určí, aké informácie sa uvedú v dokumentácii uvedenej v odseku 4, stanoví požadovaný formát uvedenej dokumentácie a spôsob, ktorý sa použije na jej predloženie. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.
 6. Pred tým, než Komisia vydá rozhodnutie, môže členský štát bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v odseku 4.
 7. Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.
 8. Všetky členské štáty sú informované o výsledkoch preskúmania a výsledku postupu stanoveného v odseku 4.

KAPITOLA III

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Článok 8

Podmienky uvádzania komponentov interoperability na trh

1. Členské štáty vykonávajú všetky opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie toho, že komponenty interoperability:
 - a) budú uvedené na trh iba v prípade, že umožnia dosiahnuť interoperabilitu v rámci železničného systému Únie, pričom budú zároveň spĺňať základné požiadavky;
 - b) sa budú používať v určenej oblasti používania a budú vhodne inštalované a udržiavané.

Tento odsek nebráni uvedeniu týchto komponentov na trh na iné účely použitia.

2. Členské štáty nesmú na svojom území a na základe tejto smernice zakázať, obmedzovať ani sťažovať uvádzanie komponentov interoperability určených na použitie v železničnom systéme Únie na trh, pokiaľ tieto komponenty sú v súlade s touto smernicou. Nesmú najmä vyžadovať kontroly, ktoré už boli vykonané ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie stanovené v článku 10.

Článok 9

Zhoda alebo vhodnosť na použitie

1. Členské štáty a agentúra vychádzajú z toho, že komponent interoperability spĺňa základné požiadavky, ak vyhovuje podmienkam stanoveným príslušnou TSI alebo príslušnými európskymi špecifikáciami vypracovanými v záujme dosiahnutia súladu s týmito podmienkami. Vyhlásením ES o zhode alebo vhodnosti na použitie sa potvrdzuje, že komponenty interoperability boli podrobené postupom stanoveným v príslušnej TSI pre posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie.
2. Ak sa to vyžaduje podľa TSI, k vyhláseniu ES sa priloží:
 - a) osvedčenie vydané notifikovaným orgánom alebo notifikovanými orgánmi, ktorým sa preukazuje skutočná zhoda komponentu interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať, pričom sa komponent posudzuje izolovane;
 - b) osvedčenie vydané notifikovaným orgánom alebo notifikovanými orgánmi, ktorým sa preukazuje vhodnosť na použitie komponentu interoperability, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, najmä v prípade dotknutých funkčných požiadaviek.
3. Vo vyhlásení ES sa uvádza dátum a podpis výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu.
4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví vzor vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti na použitie komponentov interoperability a zoznam sprievodných dokumentov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.
5. Náhradné diely subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti príslušných TSI už uvedené do prevádzky, môžu byť inštalované do týchto subsystémov bez toho, aby podliehali odseku 1.
6. V TSI sa môže stanoviť prechodné obdobie pre železničné produkty, ktoré uvedené TSI určujú ako komponenty interoperability, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti TSI už uvedené na trhu. Tieto komponenty musia spĺňať požiadavky článku 8 ods. 1.

Článok 10

Postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability musí výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca uplatňovať ustanovenia uvedené v príslušných TSI.

2. Ak si to vyžaduje príslušná TSI, posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability vykoná notifikovaný orgán, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca predložil žiadosť.
3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných právnych aktov Únie, ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie musí obsahovať informáciu o tom, že komponenty interoperability spĺňajú aj požiadavky týchto iných právnych aktov.
4. Ak výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nesplnili povinnosti stanovené v odsekoch 1 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá uvádza komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá montuje komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo pre každú osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability na vlastné použitie.
5. Ak členský štát zistí, že vyhlásenie ES bolo vypracované nesprávne, zabezpečí, aby sa komponent interoperability na trh neuviedol. V takomto prípade je výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca povinný uviesť komponent interoperability do stavu zhody za podmienok stanovených v tomto členskom štáte.

Článok 11

Komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že komponent interoperability, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie a ktorý je uvedený na trh, pri svojom určenom používaní pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, uvedený členský štát vykoná všetky nevyhnutné opatrenia zamerané na obmedzenie jeho oblasti použitia, zakázanie jeho použitia, stiahnutie z trhu alebo jeho spätné prevzatie. Tento členský štát bezodkladne informuje Komisiu, agentúru a ostatné členské štáty o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä to, či je takéto nedodržanie zhody spôsobené:
 - a) nesplnením základných požiadaviek;
 - b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií v prípade, keď je uplatňovanie týchto špecifikácií nevyhnutné;
 - c) nevhodnosťou európskych špecifikácií.
2. Agentúra začne na základe poverenia Komisie bezodkladne a v každom prípade do 20 dní od získania uvedeného poverenia postup konzultácie s príslušnými stranami. Ak agentúra na základe tejto konzultácie zistí, že opatrenie je neoprávnené, bezodkladne o tom informuje Komisiu, členský štát, ktorý opatrenie prijal, ostatné členské štáty a výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu. Ak agentúra zistí, že opatrenie je oprávnené, bezodkladne o tom informuje členské štáty.
3. Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 dôsledkom nedostatku európskych špecifikácií, členské štáty, Komisia alebo agentúra uplatnia podľa potreby jedno alebo viaceré z nasledujúcich opatrení:
 - a) čiastočné alebo úplné stiahnutie príslušnej špecifikácie z publikácií, ktoré ich obsahujú;
 - b) ak je príslušná špecifikácia harmonizovanou normou, obmedzenie alebo stiahnutie tejto normy v súlade s článkom 11 nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;
 - c) revízia TSI v súlade s článkom 6.
4. Ak komponent interoperability, pre ktorý bolo vystavené vyhlásenie ES o zhode, nespĺňa základné požiadavky, príslušný členský štát podnikne potrebné opatrenia voči ktorémukoľvek subjektu, ktorý vypracoval toto vyhlásenie, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článok 12

Voľný pohyb subsystémov

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia kapitoly V, členské štáty nesmú na svojom území a z dôvodov, ktoré sa vzťahujú na túto smernicu, zakázať, obmedziť ani sťažovať výstavbu, uvádzanie do prevádzky a prevádzku štrukturálnych subsystémov, ktoré tvoria železničný systém Únie a ktoré spĺňajú základné požiadavky. Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali:

- a) ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o overení alebo
- b) v iných členských štátoch pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice alebo po ňom s cieľom overiť súlad s totožnými požiadavkami za totožných prevádzkových podmienok.

Článok 13

Zhoda s TSI a vnútroštátnymi predpismi

1. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány vychádzajú z toho, že štrukturálne subsystémy tvoriace železničný systém Únie spĺňajú základné požiadavky, ak sa na ne vzťahuje vyhlásenie ES o overení vypracované s odkazom na TSI v súlade s článkom 15 alebo prípadne vyhlásenie o overení vypracované s odkazom na vnútroštátne predpisy v súlade s článkom 15 ods. 8, alebo obidve vyhlásenia.
2. Vnútroštátne predpisy o uplatňovaní základných požiadaviek a v prípade potreby prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody sa uplatňujú výlučne v týchto prípadoch:
 - a) ak sa TSI nevzťahujú alebo v plnej miere nevzťahujú na určité aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám vrátane otvorených bodov v zmysle článku 4 ods. 6;
 - b) ak bolo oznámené neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí podľa článku 7;
 - c) ak si špecifický prípad vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej TSI;
 - d) v prípade vnútroštátnych predpisov použitých na špecifikáciu existujúcich systémov výlučne v záujme posúdenia technickej kompatibility vozidla so sieťou;
 - e) v prípade sietí a vozidiel, na ktoré TSI sa nevzťahujú;
 - f) ako naliehavé dočasné preventívne opatrenie, najmä po nehode.

Článok 14

Oznamovanie vnútroštátnych predpisov

1. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre platné vnútroštátne predpisy uvedené v článku 13 ods. 2 v týchto prípadoch:
 - a) ak vnútroštátne predpisy neboli oznámené do 15. júna 2016. V tomto prípade sa oznámia do 16. decembra 2016;
 - b) pri každej zmene týchto predpisov;
 - c) pri predložení novej žiadosti v súlade s článkom 7 o neuplatňovanie TSI;
 - d) keď sa vnútroštátne predpisy po uverejnení príslušnej TSI alebo jej revízie stali bezúčelné.
2. Členské štáty oznámia úplné znenie vnútroštátnych predpisov uvedených vo odseku 1 prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.
3. Členské štáty tiež zabezpečia, aby vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na rozhrania medzi vozidlami a sieťami, boli ľahko dostupné, voľne k dispozícii a aby boli formulované formou zrozumiteľnou pre všetky zainteresované strany. Od členských štátov možno požadovať, aby poskytl o týchto vnútroštátnych predpisoch ďalšie informácie.

4. Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy iba v týchto prípadoch:
- a) keď TSI nespĺňa v plnej miere základné požiadavky;
 - b) ako naliehavé preventívne opatrenie, najmä po nehode.
5. Členské štáty včas a v súlade s lehotami uvedenými v článku 25 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/796 predložia prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796 návrhy nových vnútroštátnych predpisov na zväzovanie agentúre a Komisii pred očakávaným zavedením navrhovaného nového predpisu do vnútroštátneho právneho systému a zavedenie uvedeného nového vnútroštátneho predpisu odôvodnia. Členské štáty zabezpečia, aby bol návrh dostatočne rozpracovaný, na základe čoho ho agentúra bude môcť preskúmať v súlade s článkom 25 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.
6. Členské štáty oznámia prijatie nového vnútroštátneho predpisu agentúre a Komisii prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.
7. Členské štáty môžu bezodkladne prijať a uplatňovať nový vnútroštátny predpis v prípade naliehavých preventívnych opatrení. Tento predpis sa oznámi v súlade s článkom 27 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 a musí ho posúdiť agentúra v súlade s článkom 26 ods. 1, 2 a 5 uvedeného nariadenia.
8. Členské štáty pri oznamovaní vnútroštátnych predpisov uvedených v odseku 1 alebo nových vnútroštátnych predpisov odôvodnia potrebu týchto predpisov s cieľom splniť základnú požiadavku, na ktorú sa ešte nevzťahujú príslušné TSI.
9. Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 25 a 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.
10. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje klasifikáciu oznámených vnútroštátnych predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť vzájomné schvaľovanie vozidiel v jednotlivých členských štátoch a uvádzanie vozidiel na trh vrátane kompatibility medzi pevným a mobilným zariadením. Uvedené vykonávacie akty sa zakladajú na pokroku, ktorý dosiahla agentúra v oblasti vzájomného schvaľovania, a prijímajú sa v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.
- Agentúra v súlade s vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku klasifikuje vnútroštátne predpisy, ktoré boli oznámené v súlade s týmto článkom.
11. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takých prípadoch členské štáty uvedú odkaz na tieto predpisy a obmedzenia v registroch infraštruktúry uvedených v článku 49.
12. Vnútroštátne predpisy oznámené v zmysle tohto článku nepodliehajú postupu notifikácie stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 ⁽¹⁾.
13. Vnútroštátne predpisy, ktoré neboli oznámené v súlade s týmto článkom, sa na účely tejto smernice neuplatňujú.

Článok 15

Postup vypracovania vyhlásenia ES o overení

1. Pri vypracúvaní vyhlásenia ES o overení, ktoré je potrebné na uvedenie na trh a do prevádzky, v súlade s kapitolou V požiadava žiadateľ orgán posudzovania zhody alebo orgány posudzovania zhody, ktoré si na tento účel vybral, aby uplatnili postup overovania ES stanovený v prílohe IV.
2. Vyhlásenie ES o overení subsystému vypracúva žiadateľ. Žiadateľ na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že dotknutý subsystém bol podrobený príslušným postupom overovania a spĺňa požiadavky príslušných právnych predpisov Únie a príslušného vnútroštátneho predpisu. Žiadateľ podpíše vyhlásenie ES o overení a sprievodnú dokumentáciu a uvedie v nich dátum.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

3. Úloha notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie subsystému ES sa začína v etape konštrukčného návrhu a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu prijatia pred uvedením subsystému na trh alebo do prevádzky. V súlade s príslušnou TSI zahŕňa aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého je integrovaný.
4. Žiadateľ je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu ES o overení. Tento súbor technickej dokumentácie obsahuje všetky potrebné dokumenty o charakteristikách subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov interoperability. Obsahuje aj všetky položky týkajúce sa podmienok a obmedzení používania a pokynov týkajúcich sa servisu, priebežného alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby.
5. V prípade obnovy alebo modernizácie subsystému, ktorá vedie k zmene súboru technickej dokumentácie a má vplyv na platnosť už vykonaných postupov overovania, posúdi žiadateľ potrebu nového vyhlásenia ES o overení.
6. Notifikovaný orgán môže vydať prechodné vyhlásenia o overení, ktoré sa vzťahujú na určité etapy postupu overovania alebo na určité časti subsystému.
7. Ak to príslušné TSI umožňujú, notifikovaný orgán môže vydať osvedčenia o overení, ktoré sa týkajú jedného alebo viacerých subsystémov alebo určitých častí týchto subsystémov.
8. Členské štáty určia orgány zodpovedné za vykonávanie postupu overovania v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi. Určené orgány sú potom zodpovedné za vykonávanie súvisiacich úloh. Bez toho, aby bol dotknutý článok 30, môže členský štát vymenovať notifikovaný orgán za určený orgán a v takomto prípade môže celý proces zrealizovať jediný orgán posudzovania zhody.
9. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť:
 - a) podrobnosti postupov overovania ES subsystémov vrátane postupu overovania v prípade vnútroštátnych predpisov a dokumenty, ktoré žiadateľ predkladá na účely tohto postupu;
 - b) vzory vyhlásenia ES o overení vrátane prechodných vyhlásení o overení pre prípad zmeny subsystému alebo prípad dodatočných overení a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k týmto vyhláseniam, ako aj vzory osvedčenia o overení.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

Článok 16

Subsystémy, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že štrukturálny subsystém, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o overení, ku ktorému je pripojený súbor technickej dokumentácie, sa úplne nezhoduje s touto smernicou, a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.
2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, bezodkladne informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie ich zdôvodnenie. Komisia uskutočňuje konzultácie so zainteresovanými stranami.
3. Členský štát podávajúcí žiadosť uvedie, či nedosiahnutie úplného súladu s touto smernicou vyplýva:
 - a) z nesplnenia základných požiadaviek alebo TSI alebo z nesprávneho uplatňovania TSI; v tom prípade Komisia bezodkladne informuje členský štát, v ktorom sídli osoba, ktorá nesprávne vypracovala vyhlásenie ES o overení, a požiada daný členský štát, aby prijal príslušné opatrenia;
 - b) z nevhodnosti TSI; v tom prípade sa uplatňuje postup na zmenu TSI uvedený v článku 6.

Článok 17

Predpoklad zhody

Predpokladá sa, že komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami alebo ich časťami, na ktoré sa uverejnili odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, sú v zhode so základnými požiadavkami, na ktoré sa tieto normy alebo ich časti vzťahujú.

KAPITOLA V

UVÁDZANIE NA TRH A UVÁDZANIE DO PREVÁDZKY

Článok 18

Povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky

1. Subsystémy traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, energia a infraštruktúra sa uvedú do prevádzky iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky, a ak dostali príslušné povolenie v súlade s odsekmi 3 a 4.
2. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky subsystémov energia, infraštruktúra a traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na území jeho členského štátu.
3. Vnútroštátne bezpečnostné orgány poskytujú podrobné pokyny na získanie povolení uvedených v tomto článku. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa týchto povolení a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií.
4. Žiadateľ predkladá žiadosť o povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. K tejto žiadosti sa pripojí dokumentácia, ktorá zahŕňa:
 - a) vyhlásenia o overení uvedené v článku 15;
 - b) doklad o technickej kompatibilite subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;
 - c) doklad o bezpečnej integrácii týchto subsystémov stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) stanovených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798;
 - d) v prípade subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia zahŕňajúcich zariadenia Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) a/alebo globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke (GSM-R), doklad o kladnom rozhodnutí agentúry vydanom v súlade s článkom 19 tejto smernice a v prípade zmeny návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia, doklad o súlade s výsledkom postupu uvedeného v článku 30 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.
5. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán overí úplnosť, relevantnosť a ucelenosť dokumentácie a v prípade traťového zariadenia ERTMS aj súlad s kladným rozhodnutím agentúry vydaným v súlade s článkom 19 tejto smernice a podľa potreby aj súlad s výsledkom postupu uvedeného v článku 30 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796. Po takomto overení vydá vnútroštátny bezpečnostný orgán povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky alebo informuje žiadateľa o zamietavom rozhodnutí, a to vo vopred určenej, primeranej lehote, a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

6. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov posíla žiadateľ vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu súbor dokumentácie s opisom projektu. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán v prípade projektov traťového zariadenia ERTMS v úzkej spolupráci s agentúrou preskúma tento súbor a o tom, či je potrebné vydať nové povolenie pre uvedenie do prevádzky, rozhodne na základe týchto kritérií:

- a) ak plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému;
- b) ak si to vyžadujú príslušné TSI;

- c) ak si to vyžadujú vnútroštátne realizačné plány vypracované členskými štátmi alebo
- d) ak boli vykonané zmeny hodnôt parametrov, na základe ktorých sa udelilo povolenie.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán prijíma svoje rozhodnutie vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

7. Vnútroštátny bezpečnostný orgán riadne odôvodní rozhodnutie o zamietnutí žiadosti o povolenie uvedenia pevných zariadení do prevádzky. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia zamietavého rozhodnutia podať žiadosť, aby vnútroštátny bezpečnostný orgán prehodnotil svoje rozhodnutie. K tejto žiadosti sa pripojí odôvodnenie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti o prehodnotenie svoje rozhodnutie potvrdí alebo zmení. Ak sa zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu potvrdí, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán podľa článku 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 19

Harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii

1. Agentúra v prípade subsystémov traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návštenia zahŕňajúcich zariadenia ETCS a/alebo GSM-R zabezpečí harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii.
2. Agentúra skontroluje pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS v záujme zabezpečia harmonizovaného vykonávania ERTMS a interoperability na úrovni Únie, či navrhované technické riešenia plne vyhovujú príslušným TSI a či sú teda plne interoperabilné.
3. Žiadateľ podáva žiadosť o schválenie agentúry. K žiadosti týkajúcej sa jednotlivých projektov ERTMS alebo kombinácie projektov, trate, skupiny tratí alebo siete sa pripojí dokumentácia, ktorá zahŕňa:
 - a) návrh špecifikácie ponuky alebo opis navrhovaných technických riešení;
 - b) doklady o podmienkach nevyhnutných na technickú a operačnú kompatibilitu subsystému s vozidlami určenými na prevádzku na príslušnej sieti;
 - c) doklady o súlade navrhovaných technických riešení s príslušnými TSI;
 - d) ďalšie dôležité dokumenty, ako sú napr. stanoviská vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, vyhlásenia o overení alebo osvedčenia o zhode.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vydať stanovisko k žiadosti o schválenie buď žiadateľovi pred podaním žiadosti, alebo agentúre po podaní žiadosti.

4. Agentúra informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o ďalšie informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie.

Agentúra vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do dvoch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií vydá kladné rozhodnutie alebo informuje žiadateľa o možných nedostatkoch. Agentúra pri vypracúvaní svojho stanoviska vychádza zo žiadateľovej dokumentácie a z prípadných stanovísk vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

Ak žiadateľ súhlasí s nedostatkami, ktoré zistila agentúra, opraví konštrukčný návrh projektu a agentúre podá novú žiadosť o schválenie.

Ak žiadateľ s nedostatkami, ktoré zistila agentúra, nesúhlasí, uplatňuje sa postup uvedený v odseku 5.

V prípade uvedenom v článku 7 ods. 1 písm. a) žiadateľ nežiada o nové posúdenie.

5. Ak agentúra vydá rozhodnutie, ktoré nie je kladné, poskytne k nemu riadne odôvodnenie. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia takéhoto rozhodnutia podať odôvodnenú žiadosť o prehodnotenie tohto rozhodnutia agentúrou. Agentúra potvrdí alebo zmení svoje rozhodnutie do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti. Ak agentúra potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ je oprávnený podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

6. V prípade zmeny návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia, žiadateľ bezodkladne informuje agentúru a vnútroštátny bezpečnostný orgán prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796. V takom prípade sa uplatňuje článok 30 ods. 2 uvedeného nariadenia.

Článok 20

Uvádzanie mobilných subsystémov na trh

1. Žiadateľ uvedie mobilné subsystémy na trh iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky.
2. Žiadateľ zabezpečuje najmä predloženie príslušného vyhlásenia o overení.

Článok 21

Povolenie na uvedenie vozidla na trh

1. Žiadateľ uvedie vozidlo na trh výlučne po získaní povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré mu vydá agentúra v súlade s odsekmi 5 až 7 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 8.
2. Žiadateľ vo svojej žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh uvedie, v ktorej oblasti sa má vozidlo používať. Žiadosť zahŕňa dôkaz o tom, že bola overená technická kompatibilita medzi vozidlom a sieťou v oblasti, v ktorej sa má používať.
3. K žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh sa pripojí súbor dokumentácie o vozidle alebo type vozidla vrátane dokladu o:
 - a) uvedení mobilných subsystémov, z ktorých pozostáva vozidlo na trh v súlade s článkom 20 na základe vyhlásenia ES o overení;
 - b) technickej kompatibilite subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;
 - c) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI a v nutnom prípade na základe vnútroštátnych predpisov a CSM uvedených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798;
 - d) technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti, v ktorej sa má používať uvedenej v odseku 2, ktorá sa stanovila na základe príslušných TSI a v nutnom prípade na základe vnútroštátnych predpisov, registrov infraštruktúry a CSM týkajúcich sa posudzovania rizika uvedených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Ak je potrebné vykonať testy na účely získania dokladov o technickej kompatibilite uvedených v prvom pododseku písmenách b) a d), príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vydať žiadateľovi dočasné povolenia na účely použitia vozidla na praktické overovanie na sieti. Manažér infraštruktúry musí po konzultácii so žiadateľom vyvinúť maximálne úsilie na to, aby sa všetky testy vykonali do troch mesiacov od doručenia žiadosti žiadateľa. Vnútroštátny bezpečnostný orgán prijme vo vhodných prípadoch opatrenia na zabezpečenie vykonania testov.

4. Agentúra alebo v prípade odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný úrad vydajú povolenia na uvedenie vozidla na trh alebo informujú žiadateľa o zamietavom rozhodnutí vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií od žiadateľa. Agentúra alebo v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný orgán uplatňujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte, v súlade s odsekom 9. Na základe týchto povolení môžu byť vozidlá uvedené na trh Únie.

5. Agentúra vydáva povolenia na uvedenie vozidla na trh pre vozidlá, ktorých oblasť použitia sa nachádza v jednom alebo viacerých členských štátoch. Agentúra pri vydávaní takýchto povolení:

- a) posúdi prvky súboru dokumentácie uvedené v odseku 3 prvom pododseku písmenách b), c) a d), aby overila úplnosť, relevantnosť a ucelenosť tohto súboru so zreteľom na príslušné TSI, a
- b) postúpi súbor dokumentácie žiadateľa vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, ktorých sa týka zamýšľaná oblasť použitia, aby posúdili a overili jeho úplnosť, relevantnosť a ucelenosť, pokiaľ ide o odsek 3 prvý pododsek písm. d) a prvky uvedené v odseku 3 prvom pododseku písmenách a), b) a c) vo vzťahu k príslušným vnútroštátnym predpisom.

V rámci posúdení podľa písmen a) a b) a v prípade opodstatnených pochybností môžu agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány požadovať vykonanie testov na sieti. V záujme uľahčenia týchto testov môžu príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány vydať žiadateľovi dočasné povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti. Manažér infraštruktúry vyvinie maximálne úsilie na to, aby sa takéto testy vykonali do troch mesiacov od žiadosti agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

6. Do jedného mesiaca od doručenia žiadosti žiadateľa informuje agentúra žiadateľa o tom, že súbor dokumentácie je úplný, alebo ho požiada o príslušné doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie. Čo sa týka úplnosti, relevantnosti a ucelenosti súboru dokumentácie, agentúra tiež môže posúdiť prvky uvedené v odseku 3 písm. d).

Skôr ako agentúra prijme rozhodnutie o vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh, v plnej miere zohľadní posúdenia podľa odseku 5. Agentúra vydá povolenie na uvedenie vozidla na trh alebo informuje žiadateľa o svojom zamietavom rozhodnutí vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

V prípade neuplatňovania jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí v súlade s článkom 7 vydá agentúra povolenie pre vozidlo iba po uplatnení postupu stanoveného v uvedenom článku.

Agentúra nesie plnú zodpovednosť za povolenia, ktoré vydá.

7. Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým výsledkom posúdenia, ktoré vykonal jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), informuje o tom dotknutý orgán alebo orgány, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú, aby dosiahli navzájom prijateľný posudok. Tento proces zahŕňa v prípade potreby v súlade s rozhodnutím agentúry a vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov aj žiadateľa. Ak nemožno dospieť k navzájom prijateľnému posudku do jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase a ak vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány nepostúpili túto záležitosť na rozhodnutie odvolacej rady zriadenej v zmysle článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796, agentúra prijme konečné rozhodnutie. Odvolacia rada do jedného mesiaca od žiadosti vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry.

Ak odvolacia rada súhlasí s agentúrou, agentúra bezodkladne prijme rozhodnutie.

Ak odvolacia rada súhlasí so zamietavým výsledkom posúdenia vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúra vydá povolenie pre oblasť použitia, ktorá nezahŕňa tie časti siete, na ktoré sa vzťahuje zamietavý výsledok.

Ak agentúra nesúhlasí s pozitívnym výsledkom posúdenia jedného alebo viacerých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), informuje o tom dotknutý orgán alebo orgány, pričom uvedie dôvody nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú, aby dosiahli navzájom prijateľný posudok. Tento proces zahŕňa v prípade potreby v súlade s rozhodnutím agentúry a vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov aj žiadateľa. Ak nemožno dospieť k navzájom prijateľnému posudku do jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, agentúra prijme konečné rozhodnutie.

8. Ak sa oblasť použitia obmedzuje na sieť alebo siete v rámci jedného členského štátu, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže na žiadosť žiadateľa vydať povolenie na uvedenie vozidla na trh na vlastnú zodpovednosť. Pri vydávaní takéhoto posúdenia posúdi vnútroštátny bezpečnostný orgán súbor dokumentácie vo vzťahu k prvkom uvedeným v odseku 3 a v súlade s postupmi, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 9. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušný súbor je úplný, alebo ho požiada o ďalšie príslušné informácie. Po konzultácii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi je povolenie platné aj bez rozšírenia oblasti použitia na vozidlá, ktoré smerujú do staníc v susedných členských štátoch s podobnými sieťovými charakteristikami, ak sú tieto stanice blízko hraníc. Môže ísť o individuálne konzultácie alebo o konzultácie stanovené v cezhraničnej dohode medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Ak sa oblasť použitia obmedzuje na územie jedného členského štátu a v prípade neuplatňovania jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí v súlade s článkom 7 vydá vnútroštátny bezpečnostný orgán povolenie pre vozidlo iba po uplatnení postupu stanoveného v tomto článku.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán nesie plnú zodpovednosť za povolenia, ktoré vydá.

9. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do 16. júna 2018 praktické dojednania, v ktorých sa uvedú:

- a) informácie o tom, ako žiadateľ splní požiadavky týkajúce sa povolenia na uvedenie vozidla na trh a povolenia pre typ vozidla stanovené v tomto článku, a v ktorých uvedie požadované dokumenty;
- b) podrobné informácie o postupe vydávania povolení, ako sú procedurálne štádiá a časový rámec pre každé štádium tohto postupu;
- c) informácie o tom, ako agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán splnia v rôznych štádiách postupu podávania žiadostí a vydávania povolení, aj pri posudzovaní žiadateľovho súboru dokumentácie, požiadavky stanovené v tomto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3. Zohľadnia sa v nich skúsenosti nadobudnuté počas prípravy dohôd o spolupráci uvedenými v odseku 14 tohto článku.

10. V povoleniach na uvádzanie vozidiel na trh sa uvádza(-jú):

- a) oblasť(-i) použitia;
- b) hodnoty parametrov uvedené v TSI a v primeraných prípadoch vo vnútroštátnych predpisoch, ktoré sú dôležité z hľadiska kontroly technickej kompatibility medzi vozidlom a oblasťou použitia;
- c) súlad vozidla s príslušnými TSI a súbormi vnútroštátnych predpisov týkajúcimi sa parametrov uvedených v písmene b);
- d) podmienky používania vozidla a iné obmedzenia.

11. Akékoľvek rozhodnutie o zamietnutí povolenia na uvedenie vozidla na trh alebo o vylúčení časti siete v súlade so zamietavým výsledkom posúdenia podľa odseku 7 sa riadne odôvodní. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia zamietavého rozhodnutia požiadať agentúru alebo prípadne vnútroštátny bezpečnostný orgán o prehodnotenie tohto rozhodnutia. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný úrad majú dva mesiace od dátumu doručenia žiadosti o prehodnotenie na to, aby svoje rozhodnutie potvrdili alebo zmenili.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu určenú v zmysle článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Na účely tohto odvolacieho postupu môžu členské štáty určiť regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ. V danom prípade sa uplatňuje článok 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

12. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh, je potrebné nové povolenie na uvedenie vozidla na trh, ak:

- a) boli vykonané zmeny hodnôt parametrov uvedených v odseku 10 písm. b), ktoré nie sú v rozsahu prijateľných parametrov, ako sa vymedzujú v TSI;
- b) plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti vozidla alebo
- c) si to vyžadujú príslušné TSI.

13. Ak chce žiadateľ rozšíriť oblasť použitia povoleného vozidla, doplní do súboru dokumentácie príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú ďalšej oblasti použitia. Žiadateľ predloží súbor dokumentácie agentúre, ktorá po vykonaní postupov stanovených v odsekoch 4 až 7 vydá aktualizované povolenie vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia.

Ak žiadateľ získal povolenie pre vozidlo v súlade s odsekom 8 a chce rozšíriť oblasť použitia v rámci príslušného členského štátu, doplní do súboru dokumentácie príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú ďalšej oblasti použitia. Súbor dokumentácie predloží vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, ktorý po vykonaní postupov stanovených v odseku 8 vydá aktualizované povolenie vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia.

14. Agentúra na účely odsekov 5 a 6 tohto článku uzavrie dohody o spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. Tieto dohody môžu byť osobitnými alebo rámcovými dohodami a môžu zahŕňať jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Tieto dohody obsahujú detailný opis úloh a podmienok plnenia dohody, časové harmonogramy plnenia a rozdelenie poplatkov, ktoré zaplatí žiadateľ. Môžu tiež zahŕňať osobitné dojednania o spolupráci v prípade sietí, ktoré si z geografických alebo historických dôvodov vyžadujú osobitné poznatky, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady pre žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné dojednania o spolupráci zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie efektívneho a primeraného pridelovania zdrojov na vydávanie povolení. Tieto dohody sa uzavru pred tým, ako začne agentúra vykonávať úlohy súvisiace s vydávaním povolení v súlade s článkom 54 ods. 4 tejto smernice.

15. V prípade tých členských štátov, ktorých rozchod koľají siete sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, pričom sa na takéto siete vzťahujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, uzavru všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v týchto členských štátoch okrem dohôd o spolupráci uvedených v odseku 14 s agentúrou aj viacstrannú dohodu s cieľom vymedziť podmienky, na základe ktorých bude povolenie vydané v jednom z týchto členských štátov platíť aj v ostatných dotknutých členských štátoch.

16. Tento článok sa neuplatňuje na nákladné alebo osobné vozne, ktoré patria do skupiny nákladných vozňov používaných spoločne s tretími krajinami, ktorých rozchod koľají sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, a ktoré boli povolené v súlade s iným postupom vydávania povolení pre vozidlá. Pravidlá upravujúce postup vydávania povolení pre takéto vozidlá sa uverejnia a oznámia Komisii. Zhodu týchto vozidiel so základnými požiadavkami tejto smernice zabezpečí dotknutý železničný podnik v kontexte svojho systému riadenia bezpečnosti. Komisia sa na základe správy agentúry môže vyjadriť, či sú takéto predpisy v súlade s cieľmi tejto smernice. Ak s nimi v súlade nie sú, dotknuté členské štáty a Komisia môžu v rámci vzájomnej spolupráce stanoviť vhodné opatrenia, ktoré je potrebné prijať, pričom sa do tohto postupu môžu v nutnom prípade zapojiť aj príslušné medzinárodné orgány.

17. Členský štát sa môže rozhodnúť, že tento článok nebude uplatňovať na rušne a hnacie jednotky prichádzajúce z tretích krajín, ktoré sa majú na jeho území pohybovať po stanici, ktorá sa nachádza v blízkosti hraníc na jeho území a je určená na cezhraničné operácie. Zhodu týchto vozidiel so základnými požiadavkami tejto smernice zabezpečuje príslušný železničný podnik v kontexte svojho systému riadenia bezpečnosti a podľa potreby aj v súlade s článkom 10 ods. 9 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 22

Registrácia vozidiel, ktorým bolo udelené povolenie na uvedenie na trh

1. Pred prvým použitím a po udelení povolenia na uvedenie na trh v súlade s článkom 21 sa vozidlo zaregistruje na žiadosť držiteľa v súlade s článkom 47 v registri vozidiel.
2. Ak je oblasť použitia tohto vozidla obmedzená na územie jedného členského štátu, zaregistruje sa v tomto členskom štáte.
3. Ak oblasť použitia tohto vozidla zahŕňa územie viac ako jedného členského štátu, zaregistruje sa v jednom z príslušných členských štátov.

Článok 23

Kontroly pred použitím povolených vozidiel

1. Železničný podnik pred použitím vozidla v oblasti použitia špecifikovanej v povolení na jeho uvedenie na trh, skontroluje:
 - a) či bolo toto vozidlo povolené na uvedenie na trh v súlade s článkom 21 a či je riadne zaregistrované;
 - b) či je vozidlo kompatibilné s traťou na základe registra infraštruktúry, príslušných TSI alebo ak takýto register neexistuje alebo je neúplný, na základe akýchkoľvek príslušných informácií, ktoré bezplatne a v primeranej lehote poskytne manažér infraštruktúry, a
 - c) či je vozidlo riadne zaradené do zostavy vlaku, v ktorej sa má prevádzkovať, s ohľadom na systém riadenia bezpečnosti v zmysle článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 a TSI o prevádzke a riadení dopravy.
2. Na účely odseku 1 môže železničný podnik vykonať testy v spolupráci s manažérom infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry vyvinie konzultácii so žiadateľom maximálne úsilie na to, aby sa všetky testy vykonali do troch mesiacov od doručenia žiadosti žiadateľa.

Článok 24

Povolenie pre typ vozidla

1. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán môžu v nutnom prípade a v súlade s postupom stanoveným v článku 21 udeliť povolenia pre typ vozidla. Žiadosť o povolenie pre typ vozidla a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.
2. Ak agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydajú povolenie na uvedenie vozidla na trh, na žiadosť žiadateľa vydajú aj povolenie pre typ vozidla, ktoré sa vzťahuje na rovnakú oblasť použitia príslušného vozidla.
3. V prípade zmien ktoréhokoľvek príslušného ustanovenia TSI alebo vnútroštátnych predpisov, na základe ktorých bolo vydané povolenie pre typ vozidla, sa podľa TSI alebo vnútroštátnych predpisov určí, či už udelené povolenie pre typ vozidla zostáva platné, alebo či sa musí obnoviť. Ak sa uvedené povolenie musí obnoviť, kontroly, ktoré má agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vykonať, sa môžu týkať iba zmenených predpisov.
4. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov vzor vyhlásenia o zhode s typom. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

5. Vyhlásenie o zhode s typom sa stanovuje v súlade:
 - a) s postupmi overovania príslušných TSI alebo
 - b) v prípadoch, keď sa neuplatňujú TSI, s postupmi posudzovania zhody vymedzenými v moduloch B + D, B + F a H1 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ⁽¹⁾.
6. V prípade potreby môže Komisia prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú moduly *ad hoc* na posudzovanie zhody. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.
7. Povolenie pre typ vozidla sa zaregistruje v Európskom registri povolených typov vozidiel uvedenom v článku 48.

Článok 25

Súlad vozidiel s povoleným typom vozidla

1. Vozidlo alebo skupina vozidiel, ktoré sú v súlade s povoleným typom vozidla, získajú bez ďalších kontrol povolenie pre vozidlo v súlade s článkom 21 na základe vyhlásenia o súlade s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ.
2. Obnovenie povolenia pre typ vozidla v zmysle článku 24 ods. 3 nemá vplyv na povolenia na uvedenie vozidla na trh vydané na základe predchádzajúceho povolenia na uvedenie uvedeného typu vozidla na trh.

Článok 26

Nesplnenie základných požiadaviek vozidlami alebo typom vozidiel

1. Ak železničný podnik počas prevádzky zistí, že vozidlo, ktoré používa, nespĺňa jednu z platných základných požiadaviek, uplatní potrebné nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlo túto požiadavku splnilo. Okrem toho môže o uplatňovaných opatreniach informovať agentúru a akýkoľvek dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán. Ak má železničný podnik dôkaz, že vozidlo nespĺňalo túto požiadavku už v čase, keď povolenie na uvedenie na trh bolo vydané, informuje o tom agentúru a akýkoľvek iný dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán.
2. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, napríklad pri vykonávaní dohľadu stanoveného v článku 17 smernice (EÚ) 2016/798, že vozidlo alebo typ vozidla, pre ktoré agentúra v súlade s článkom 21 ods. 5 alebo článkom 24 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán v súlade s článkom 21 ods. 8 alebo podľa článku 24 vydali povolenie na uvedenie na trh, nespĺňa pri používaní na stanovený účel jednu z platných základných požiadaviek, informuje o tom železničný podnik, ktorý vozidlo alebo typ vozidla používa, a požiada ho, aby uplatnil potrebné nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlo túto požiadavku splnilo. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje agentúru alebo iné dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány, a to vrátane vnútroštátnych bezpečnostných orgánov na území, kde sa žiadosť o udelenie povolenia na uvedenie vozidla rovnakého typu na trh ešte len posudzuje.
3. Ak sa v prípadoch uvedených v odseku 1 alebo 2 tohto článku nápravnými opatreniami uplatňovanými železničným podnikom nezabezpečí splnenie platných základných požiadaviek a toto nesplnenie požiadaviek spôsobuje závažné bezpečnostné riziko, dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán môže v rámci svojich úloh v oblasti dohľadu uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia v súlade s článkom 17 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798. Okrem toho môže vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra paralelne uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vo forme pozastavenia povolenia pre typ vozidla, pričom tieto opatrenia podliehajú preskúmaniu justičným orgánom a postupu stanovenému v článku 21 ods. 7.
4. V prípadoch uvedených v odseku 3 môže agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán, ktorý vydal povolenie, po preskúmaní účinnosti všetkých opatrení prijatých na odstránenie závažného bezpečnostného rizika rozhodnúť o odvolaní alebo zmene povolenia, ak sa dokáže, že základná požiadavka nebola splnená v čase vydania povolenia. Na tento účel o svojom rozhodnutí informujú držiteľa povolenia na uvedenie na trh alebo povolenia pre typ vozidla, pričom uvedú dôvody tohto rozhodnutia. Držiteľ môže v lehote jedného mesiaca od doručenia uvedeného rozhodnutia požiadať agentúru alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmali. V tomto prípade sa rozhodnutie o odvolaní dočasne pozastaví. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán majú odo dňa doručenia žiadosti o preskúmanie jeden mesiac na to, aby svoje rozhodnutie potvrdili alebo zrušili.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

V prípade, že dôjde k nezhode medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, pokiaľ ide o potrebu obmedziť alebo odvolať povolenie, sa postupuje v súlade s rozhodcovským postupom stanoveným v článku 21 ods. 7. Ak je výsledkom takéhoto postupu, že sa platnosť povolenia vozidla neobmedzí ani nezruší, dočasné bezpečnostné opatrenia uvedené v odseku 3 tohto článku sa pozastavujú.

5. Ak sa potvrdí rozhodnutie agentúry, držiteľ povolenia vozidla môže podať odvolanie na odvolaciu radu ustanovenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796 v lehote uvedenej v článku 59 uvedeného nariadenia. Ak sa potvrdí rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, držiteľ povolenia vozidla môže v lehote dvoch mesiacov od oznámenia uvedeného rozhodnutia podať odvolanie podľa vnútroštátneho súdneho preskúmania uvedeného v článku 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798. Členské štáty môžu na účely odvolacieho konania určiť regulačný orgán ustanovený v článku 56 smernice 2012/34/EÚ.

6. Ak sa agentúra rozhodne odvolať alebo zmeniť povolenie na uvedenie na trh, ktoré vydala, informuje o tom priamo všetky vnútroštátne bezpečnostné orgány, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia.

Ak sa vnútroštátny bezpečnostný orgán rozhodne odvolať povolenie na uvedenie na trh, ktoré vydal, bezodkladne o tom informuje agentúru, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Agentúra potom informuje ostatné vnútroštátne bezpečnostné orgány.

7. Rozhodnutie agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu odvolať povolenie sa zaznamená v príslušnom registri vozidiel v súlade s článkom 22 alebo v prípade povolenia pre typ vozidiel v Európskom registri povolených typov vozidiel v súlade s článkom 24 ods. 7. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány zabezpečujú, aby železničné podniky, ktoré používajú vozidlá rovnakého typu vozidiel ako typ, ktorý podlieha odvolaniu, boli náležite informované. Tieto železničné podniky najprv skontrolujú, či vzniká rovnaký problém nesplnenia požiadaviek. V takom prípade sa uplatňuje postup ustanovený v tomto článku.

8. Ak sa odvolá povolenie na uvedenie na trh, dotknuté vozidlo sa už ďalej nepoužíva a oblasť jeho používania sa nesmie rozšíriť. Ak sa odvolá povolenie pre typ vozidla, vozidlá skonštruované na jeho základe sa nesmú uvádzať na trh a v prípade, že už boli uvedené na trh, musia sa stiahnuť. Je možné požiadať o nové povolenie na základe postupu stanoveného v článku 21 v prípade jednotlivých vozidiel alebo v článku 24 v prípade typu vozidiel.

9. Ak sa v prípadoch stanovených v odseku 1 alebo 2 nesplnenie základných požiadaviek obmedzuje na časť oblasti používania príslušného vozidla a takéto nesplnenie už existovalo v čase, keď bolo povolenie na uvedenie na trh vydané, toto povolenie sa zmení tak, aby sa z neho vyňali dotknuté časti oblasti používania.

KAPITOLA VI

ORGÁNY POSUDZOVANIA ZHODY

Článok 27

Notifikujúce orgány

1. Členské štáty vymenujú notifikujúce orgány, ktoré sú zodpovedné za stanovenie a vykonávanie nevyhnutných postupov na posudzovanie, notifikáciu a monitorovanie orgánov posudzovania zhody vrátane monitorovania súladu s článkom 34.

2. Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány oznámili Komisii a ďalším členským štátom orgány, ktoré sú oprávnené vykonávať úlohy posudzovania zhody treťou stranou, stanovené v článkoch 10 ods. 2 a 15 ods. 1. Zabezpečia tiež, aby informovali Komisiu a ďalšie členské štáty o určených orgánoch v zmysle článku 15 ods. 8.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že posudzovanie a monitorovanie uvedené v odseku 1 tohto článku bude vykonávať vnútroštátny akreditačný orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s ním.

4. Ak notifikujúci orgán udelí právomoc vykonávať posudzovanie, notifikáciu alebo monitorovanie uvedené v odseku 1 tohto článku orgánu, ktorý nie je orgánom štátnej správy, alebo ho vykonávaním týchto úloh inak poverí, tento orgán musí byť právnickou osobou a musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 28. Tento orgán zavedie opatrenia na krytie záväzkov, ktoré vyplývajú z jeho činností.

5. Notifikujúci orgán nesie plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané orgánom uvedeným v odseku 3.

Článok 28

Požiadavky týkajúce sa notifikujúcich orgánov

Notifikujúci orgán:

- a) sa zriaďuje tak, aby nedochádzalo k žiadnym konfliktom záujmov s orgánmi posudzovania zhody;
- b) má takú organizačnú štruktúru a funguje takým spôsobom, aby bola zabezpečená objektivita a nestrannosť jeho činností;
- c) má takú organizačnú štruktúru, aby každé rozhodnutie týkajúce sa notifikácie orgánu posudzovania zhody prijímali spôsobilé osoby, ktoré sú iné ako osoby, ktoré vykonali posudzovanie;
- d) nesmie ponúkať ani poskytovať žiadne činnosti, ktoré vykonávajú orgány posudzovania zhody, ani poradenské služby na komerčnom či konkurenčnom základe;
- e) zachováva dôvernú získaných informácií;
- f) má k dispozícii dostatočný počet spôsobilých pracovníkov na riadne plnenie svojich úloh.

Článok 29

Povinnosť notifikujúcich orgánov poskytovať informácie

Členské štáty informujú Komisiu o svojich postupoch posudzovania, notifikácie a monitorovania orgánov posudzovania zhody a o všetkých zmenách týchto postupov.

Komisia tieto informácie zverejňuje.

Článok 30

Orgány posudzovania zhody

- 1. Na účely notifikácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 7 tohto článku a v článkoch 31 a 32.
- 2. Orgán posudzovania zhody sa zriaďuje podľa vnútroštátneho práva a má právnu subjektivitu.
- 3. Orgán posudzovania zhody je schopný vykonávať všetky úlohy posudzovania zhody, ktoré mu boli pridelené na základe príslušnej TSI a v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, či už ide o úlohy vykonávané samotným orgánom posudzovania zhody, alebo v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

Orgán posudzovania zhody má vždy a pre každý postup posudzovania zhody a pre každý typ alebo kategóriu výrobkov, v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, k dispozícii:

- a) potrebných pracovníkov s odbornými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonávanie úloh posudzovania zhody;
- b) potrebný opis postupov, v súlade s ktorými sa bude vykonávať posudzovanie zhody s cieľom zaručiť transparentnosť a schopnosť uplatňovať tieto postupy. Uplatňuje príslušné politiky a postupy, ktoré rozlišujú medzi úlohami, ktoré vykonáva ako notifikovaný orgán posudzovania zhody, a inými činnosťami;
- c) náležité postupy na vykonávanie činností riadne zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnéj technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Má prostriedky nevyhnutné na vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody primeraným spôsobom a má prístup k všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

- 4. Orgány posudzovania zhody uzavú poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie štát v súlade s vnútroštátnym právom alebo ak za posudzovanie zhody nie je priamo zodpovedný samotný členský štát.

5. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody dodržiavajú služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní ich úloh podľa príslušnej TSI alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré tento predpis uvádzajú do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným orgánom členského štátu, v ktorom daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.
6. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na príslušných normalizačných činnostiach a činnostiach koordinačnej skupiny notifikovaných orgánov posudzovania zhody zriadenej podľa príslušného práva Únie alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní, a ako všeobecné usmernenie uplatňujú administratívne rozhodnutia a dokumenty, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny.
7. Orgány posudzovania zhody, ktoré sú notifikované v súvislosti so subsystémami traťové a/alebo vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie, sa zúčastňujú na činnostiach skupiny pre ERTMS uvedenej v článku 29 nariadenia (EÚ) 2016/796 alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní. Riadia sa usmerneniami, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny. V prípade, že usúdia, že je neprimerané alebo nemožné ich uplatňovať, dotknuté orgány posudzovania zhody predložia svoje pripomienky na diskusiu so skupinou pre ERTMS, aby sa zabezpečilo neustále zlepšovanie usmernení.

Článok 31

Nestrannosť orgánov posudzovania zhody

1. Orgán posudzovania zhody je treťou stranou nezávislou od organizácie alebo výrobcu výrobku, ktorý posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že sa preukáže jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať orgán, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijného zväzu, ktoré zastupujú podniky zapojené do konštruovania, výroby, dodávky, montáže, používania alebo údržby výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Musí sa zaručiť nestrannosť orgánov posudzovania zhody, ich vrcholového manažmentu a pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie.

3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť konštruktéri, výrobcovia, dodávatelia, subjekty vykonávajúce inštaláciu, nákupcovia, vlastníci, používatelia alebo subjekty vykonávajúce údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, ani splnomocnení zástupcovia žiadnej z týchto strán. To nevylučuje možnosť použitia posudzovaných výrobkov, ktoré sú potrebné na vykonávanie činností orgánu posudzovania zhody, ani ich použitia na osobné účely.

4. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť priamo zapojení do konštruovania, výroby alebo montáže, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby týchto výrobkov, ani zastupovať osoby zapojené do týchto činností. Nesmú vykonávať žiadnu činnosť, ktorá by mohla ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k činnostiam posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými boli notifikované. Tento zákaz sa vzťahuje najmä na poradenské služby.

5. Orgány posudzovania zhody zabezpečujú, aby činnosti ich dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu ani nestrannosť ich činností posudzovania zhody.

6. Orgány posudzovania zhody a ich pracovníci vykonávajú činnosti posudzovania zhody na najvyššej úrovni profesionálnej integrity a požadovanej odbornej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom a stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich činností posudzovania zhody, najmä pokiaľ ide o osoby alebo skupiny osôb, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.

Článok 32

Personál orgánov posudzovania zhody

1. Personál zodpovedný za vykonávanie činností posudzovania zhody má tieto znalosti a zručnosti:

- a) dôkladné technické a odborné školenia vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými bol orgán posudzovania zhody notifikovaný;

- b) dostatočné znalosti požiadaviek na posudzovanie, ktoré vykonáva, a primeranú právomoc vykonávať toto posudzovanie;
 - c) primerané znalosti a pochopenie základných požiadaviek, uplatniteľných harmonizovaných noriem a príslušných ustanovení práva Únie;
 - d) schopnosti potrebné na vypracovanie osvedčení, záznamov a správ preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.
2. Odmeňovanie vrcholového manažmentu orgánu posudzovania zhody a jeho pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie, nesmie závisieť od počtu vykonaných posúdení, ani od výsledkov týchto posúdení.

Článok 33

Predpoklad zhody orgánu posudzovania zhody

Keď orgán posudzovania zhody preukáže svoju zhodu s kritériami stanovenými v príslušných harmonizovaných normách alebo ich častiach, na ktoré boli uverejnené odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, predpokladá sa, že spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32, pokiaľ sa uplatniteľné harmonizované normy vzťahujú na tieto požiadavky.

Článok 34

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia notifikovaných orgánov

1. Ak notifikovaný orgán zadáva osobitné úlohy spojené s posudzovaním zhody subdodávateľovi alebo na tieto účely využíva dcérsku spoločnosť, zabezpečuje, aby subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť spĺňali požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32, a informuje o tom notifikujúci orgán.
2. Notifikované orgány nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú usadené.
3. Činnosti notifikovaných orgánov možno zadať subdodávateľom alebo ich môže vykonávať dcérska spoločnosť iba v prípade, že s tým klient súhlasí.
4. Notifikované orgány majú pre notifikujúce orgány k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácií subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a práce vykonanej subdodávateľom alebo dcérskou spoločnosťou podľa príslušnej TSI.

Článok 35

Akreditované vnútropodnikové orgány

1. Žiadatelia môžu na vykonávanie činností posudzovania zhody využívať akreditovaný vnútropodnikový orgán na účely vykonávania postupov stanovených v moduloch A1, A2, C1 alebo C2 stanovených v prílohe II k rozhodnutiu č. 768/2008/ES a moduloch CA1 a CA2 stanovených v prílohe I k rozhodnutiu 2010/713/EÚ. Takýto orgán tvorí samostatnú a odlišenú časť dotknutého žiadateľa a nesmie sa podieľať na konštrukcii, výrobe, dodávke, inštalácii, používaní ani údržbe výrobkov, ktoré posudzuje.
2. Akreditovaný vnútropodnikový orgán spĺňa tieto požiadavky:
 - a) je akreditovaný v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008;
 - b) orgán a jeho pracovníci sú v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, organizačne identifikovateľní a majú metódy podávania správ, ktorými sa zabezpečí a preukáže ich nestrannosť príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu;
 - c) orgán ani jeho pracovníci nesmú byť zodpovední za konštrukciu, výrobu, dodávku, inštaláciu, prevádzku alebo údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, a nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k ich činnostiam posudzovania;
 - d) orgán poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.
3. Akreditovaný vnútropodnikový orgán sa členským štátom ani Komisii nenotifikuje, ale informácie o jeho akreditácii poskytuje notifikujúcemu orgánu na jeho žiadosť podnik, ktorého je tento orgán súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

Článok 36

Žiadosť o notifikáciu

1. Orgán posudzovania zhody predkladá žiadosť o notifikáciu notifikujúcemu orgánu členského štátu, v ktorom je usadený.
2. Súčasťou žiadosti je opis činností posudzovania zhody, modulu alebo modulov posudzovania zhody a výrobku alebo výrobkov, v súvislosti s ktorými orgán tvrdí, že je spôsobilý, ako aj osvedčenie o akreditácii, ak existuje, vydané vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že orgán posudzovania zhody spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.
3. Ak dotknutý orgán posudzovania zhody nemôže poskytnúť osvedčenie o akreditácii, notifikujúcemu orgánu poskytuje všetky písomné doklady potrebné na overenie, uznanie a pravidelné monitorovanie jeho súladu s požiadavkami stanovenými v článkoch 30 až 32.

Článok 37

Postup notifikácie

1. Notifikujúce orgány notifikujú iba orgány posudzovania zhody, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.
2. Notifikujúce orgány oznámia orgány uvedené v odseku 1 Komisii a ostatným členským štátom prostredníctvom elektronického nástroja na notifikáciu vyvinutého a spravovaného Komisiou.
3. V notifikácii sú zahrnuté všetky podrobné informácie o činnostiach posudzovania zhody, module alebo moduloch posudzovania zhody a o príslušnom(-ých) výrobku(-och), ako aj príslušné osvedčenie o akreditácii alebo iné potvrdenie spôsobilosti stanovené v odseku 4.
4. Keď sa notifikácia nezakladá na osvedčení o akreditácii uvedenom v článku 36 ods. 2, notifikujúci orgán Komisii a ostatným členským štátom poskytuje písomné doklady potvrdzujúce spôsobilosť orgánu posudzovania zhody a zavedené opatrenia, ktorými sa zabezpečí, že tento orgán bude podliehať pravidelnému monitorovaniu a že bude aj naďalej spĺňať požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.
5. Dotknutý orgán môže vykonávať činnosti notifikovaného orgánu iba v prípade, že Komisia alebo ostatné členské štáty nevzniesli žiadne námietky do dvoch týždňov od notifikácie, ak sa používa osvedčenie o akreditácii, alebo do dvoch mesiacov od notifikácie, ak sa akreditácia nepoužíva.
6. Komisii a ostatným členským štátom sa notifikujú všetky následné relevantné zmeny týkajúce sa notifikácie.

Článok 38

Identifikačné čísla a zoznamy notifikovaných orgánov

1. Komisia prideliť notifikovanému orgánu identifikačné číslo.

Notifikovanému orgánu sa prideliť jediné identifikačné číslo, a to aj vtedy, ak je notifikovaný podľa viacerých právnych aktov Únie.

2. Komisia zverejňuje zoznam orgánov notifikovaných podľa tejto smernice vrátane identifikačných čísiel, ktoré im boli pridelené, a činností, v súvislosti s ktorými boli notifikované.

Komisia zabezpečuje aktualizáciu tohto zoznamu.

Článok 39

Zmeny notifikácií

1. Ak notifikujúci orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že notifikovaný orgán už nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32 alebo že si neplní svoje povinnosti, notifikujúci orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne notifikáciu podľa závažnosti nesplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia týchto povinností. Bezodkladne o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo stiahnutia notifikácie alebo v prípade, že notifikovaný orgán prestal vykonávať svoju činnosť, notifikujúci členský štát prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby súbory dokumentácie tohto orgánu spracoval iný notifikovaný orgán alebo aby boli na požiadanie k dispozícii dotknutým notifikujúcim orgánom a orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 40

Spochybnenia spôsobilosti notifikovaných orgánov

1. Komisia vyšetruje všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť notifikovaného orgánu alebo o jeho schopnosť aj naďalej plniť požiadavky a povinnosti, ktoré sa naň vzťahujú.
2. Notifikujúci členský štát poskytuje Komisii na jej žiadosť všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre notifikáciu alebo so zachovaním spôsobilosti dotknutého orgánu.
3. Komisia zabezpečuje dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej vyšetrovaní.
4. Ak Komisia zistí, že notifikovaný orgán nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoju notifikáciu, informuje o tom notifikujúci členský štát a požiada ho, aby prijal potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadného stiahnutia notifikácie.

Článok 41

Povinnosti notifikovaných orgánov, pokiaľ ide o výkon ich činnosti

1. Notifikované orgány vykonávajú posudzovanie zhody v súlade s postupmi posudzovania zhody stanovenými v príslušnej TSI.
2. Posudzovanie zhody sa vykonáva primeraným spôsobom tak, aby sa zabránilo zbytočnej záťaži hospodárskych subjektov. Notifikované orgány pri vykonávaní svojej činnosti náležite zohľadňujú veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnéj technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Pri tejto práci však konajú s cieľom posúdiť súlad výrobku s touto smernicou.

3. Ak notifikovaný orgán zistí, že výrobca nespĺňa požiadavky stanovené v príslušnej TSI alebo zodpovedajúcich harmonizovaných normách alebo technických špecifikáciách, požiada tohto výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a nevydá osvedčenie o zhode.
4. Ak po vydaní osvedčenia notifikovaný orgán v rámci monitorovania zhody zistí, že výrobok už nie je v súlade s príslušnou TSI alebo zodpovedajúcimi harmonizovanými normami alebo technickými špecifikáciami, požiada výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a prípadne pozastaví alebo stiahne osvedčenie.
5. Ak sa neprijmú nápravné opatrenia alebo ak nemajú požadovaný účinok, notifikovaný orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne všetky osvedčenia.

Článok 42

Povinnosť notifikovaných orgánov poskytovať informácie

1. Notifikované orgány informujú notifikujúci orgán:
 - a) o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení platnosti alebo stiahnutí osvedčenia;
 - b) o akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky notifikácie;
 - c) o každej žiadosti o informácie o činnostiach posudzovania zhody, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom;

- d) na jeho žiadosť o činnostiach posudzovania zhody vykonaných v rámci rozsahu ich notifikácie a o akejkolvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a zadávania zákaziek subdodávateľom.

Príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány sú informované aj o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení platnosti alebo stiahnutí osvedčenia podľa písmena a).

2. Notifikované orgány poskytujú iným orgánom notifikovaným podľa tejto smernice, ktoré vykonávajú podobné činnosti posudzovania zhody vzťahujúce sa na rovnaké výrobky, relevantné informácie o otázkach týkajúcich sa negatívnych a na požiadanie i pozitívnych výsledkov posudzovania zhody.

3. Notifikované orgány poskytujú agentúre osvedčenia ES o overení subsystémov, osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability a osvedčenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Článok 43

Výmena osvedčených postupov

Komisia organizačne zabezpečuje výmenu osvedčených postupov medzi vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, ktoré sú zodpovedné za politiku notifikácie.

Článok 44

Koordinácia notifikovaných orgánov

Komisia zabezpečuje zavedenie a riadne fungovanie primeranej koordinácie a spolupráce medzi orgánmi notifikovanými podľa tejto smernice vo forme sektorovej skupiny notifikovaných orgánov. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov v súlade s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Členské štáty zabezpečujú, aby sa orgány, ktoré notifikovali, priamo alebo prostredníctvom určených zástupcov zúčastňovali na práci tejto skupiny.

Článok 45

Určené orgány

1. Požiadavky týkajúce sa orgánov posudzovania zhody uvedené v článkoch 30 až 34 sa uplatňujú aj na orgány určené podľa článku 15 ods. 8 s výnimkou:

- a) zručností ich pracovníkov vyžadovaných v zmysle článku 32 ods. 1 písm. c), ak má určený orgán primerané vedomosti a poznatky o vnútroštátnom práve;
- b) prípadov, keď dokumenty, ktoré je potrebné uchovávať pre potreby notifikujúceho orgánu v zmysle článku 34 ods. 4, zahŕňajú aj dokumenty týkajúce sa práce, ktorú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi vykonávajú dcérske spoločnosti alebo subdodávatelia.

2. Povinnosti týkajúce sa výkonu činnosti stanovené v článku 41 sa uplatňujú aj na orgány určené v zmysle článku 15 ods. 8, a to s výnimkou, keď tieto povinnosti neodkazujú na TSI, ale na vnútroštátne predpisy.

3. Povinnosť poskytovať informácie stanovená v článku 42 ods. 1 sa uplatňuje aj na určené orgány, ktoré primeraným spôsobom informujú členské štáty.

KAPITOLA VII

REGISTRE

Článok 46

System číslovania vozidiel

1. Príslušný registračný orgán v členskom štáte registrácie prideli každému vozidlu pri registrácii v súlade s článkom 22 európske číslo vozidla (EČV). Každé vozidlo sa označí prideleným EČV.

2. Špecifikácie EČV sa stanovujú v opatreniach uvedených v článku 47 ods. 2 v súlade s príslušnou TSI.
3. Každému vozidlu sa prideli EČV iba raz, pokiaľ sa nestanovuje inak v opatreniach uvedených v článku 47 ods. 2, v súlade s príslušnou TSI.
4. Bez ohľadu na odsek 1 v prípade vozidiel, ktoré sa prevádzkujú alebo sa majú prevádzkovať na tratiach z tretích krajín alebo do tretích krajín, ktorých rozchod koľají sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, môžu členské štáty akceptovať vozidlá, ktoré sú jednoznačne identifikované v súlade s odlišným kódovacím systémom.

Článok 47

Registre vozidiel

1. Každý členský štát vedie vnútroštátny register vozidiel dovtedy, kým sa do prevádzky neuvedie európsky register vozidiel uvedený v odseku 5. Uvedený register:
 - a) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 2;
 - b) aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;
 - c) je prístupný vnútroštátnym bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 22 smernice (EÚ) 2016/798; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom uvedeným v článku 55 smernice 2012/34/EÚ a agentúre, železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o vnútroštátne registre vozidiel.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedenom v článku 51 ods. 3.

3. Vnútroštátny register vozidiel obsahuje minimálne tieto prvky:
 - a) EČV;
 - b) odkazy na vyhlásenie ES o overení a vydávajúci orgán;
 - c) odkazy na Európsky register povolených typov vozidiel uvedený v článku 48;
 - d) identifikáciu majiteľa vozidla a jeho držiteľa;
 - e) obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;
 - f) odkazy na subjekt zodpovedný za údržbu.
4. Pokiaľ nie sú vnútroštátne registre vozidiel členských štátov prepojené v súlade so špecifikáciami uvedenými v odseku 2, aktualizuje každý členský štát svoj register, v súvislosti s údajmi, ktoré sa ho týkajú, pokiaľ ide o zmeny, ktoré vykonal iný členský štát vo vlastnom registri.

5. V záujme zníženia administratívneho zaťaženia a neprimeraných nákladov pre členské štáty a zainteresované strany môže Komisia do 16. júna 2018 s prihliadnutím na výsledky analýzy nákladov a prínosov prostredníctvom vykonávacích aktov prijať technické a funkčné špecifikácie pre európsky register vozidiel, do ktorého sa integrujú vnútroštátne registre vozidiel, s cieľom poskytnúť pre všetkých užívateľov harmonizované rozhranie na registráciu vozidiel a správu údajov. Uplatňujú sa ustanovenia odseku 1 písm. b) a c) a odseku 3. Súčasťou takejto špecifikácie je obsah, formát údajov, funkčná a technická štruktúra, prevádzkový režim vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, ako aj migračné kroky.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3 a na základe odporúčania agentúry.

Pri vývoji európskeho registra vozidiel sa zohľadnia aplikácie informačných technológií a registre, ktoré už vytvorila agentúra a členské štáty, ako je napr. európsky centralizovaný virtuálny register vozidiel prepojený s národnými registrami vozidiel. Európsky register vozidiel sa uvedie do prevádzky do 16. júna 2021.

6. Držiteľ bezodkladne nahlási členskému štátu, v ktorom bolo vozidlo zaregistrované, akúkoľvek zmenu údajov zapísaných do registrov vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu.

7. V prípade vozidiel, ktoré boli povolené po prvý raz v tretej krajine a ktoré boli následne použité v členskom štáte, uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje o vozidle, a to prinajmenšom údaje týkajúce sa držiteľa dotknutého vozidla, subjekte zodpovednom za jeho údržbu a obmedzeniach týkajúcich sa použitia vozidla, dali získať prostredníctvom registra vozidiel alebo aby boli iným spôsobom bezodkladne prístupné v ľahko čitateľnom formáte a v súlade s nediskriminačnými zásadami zhodnými so zásadami, ktoré sa uplatňujú na podobné údaje z registra vozidiel.

Článok 48

Európsky register povolených typov vozidiel

1. Agentúra zriadi a vedie register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh vydaných v súlade s článkom 24. Uvedený register:

- a) je verejný a prístupný v elektronickej podobe;
- b) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 2;
- c) je prepojený s príslušnými registrami vozidiel.

2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov spoločné špecifikácie pre register povolených typov vozidiel týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

3. Register obsahuje minimálne tieto údaje pre každý typ vozidla:

- a) technické charakteristiky vrátane charakteristík súvisiacich s prístupnosťou daného typu vozidla pre osoby so zdravotným postihnutím a pre osoby so zníženou pohyblivosťou, ako sa vymedzujú v príslušných TSI;
- b) názov výrobcu;
- c) údaje o povoleniach týkajúcich sa oblasti použitia typu vozidla vrátane všetkých obmedzení alebo stiahnutí.

Článok 49

Register infraštruktúry

1. Každý členský štát zabezpečí, aby bol register infraštruktúry uverejnený, pričom sa v ňom uvedú hodnoty parametrov siete každého príslušného subsystému alebo jeho časti stanovené v príslušnej TSI.

2. Hodnoty parametrov zaznamenané v registri infraštruktúry sa používajú v kombinácii s hodnotami parametrov zaznamenanými v povolení na uvedenie vozidla na trh s cieľom skontrolovať technickú kompatibilitu medzi vozidlom a sieťou.

3. V registri infraštruktúry sa môžu stanoviť podmienky používania pevných zariadení a iné obmedzenia.

4. Každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry aktualizoval v súlade s odsekom 5.

5. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie pre register infraštruktúry týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

KAPITOLA VIII

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 50

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 15. júna 2016. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Je osobitne dôležité, aby Komisia v súlade so zavedenou praxou uskutočnila pred prijatím uvedených delegovaných aktov konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.
4. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

Článok 51

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 21 smernice Rady 96/48/ES ⁽¹⁾. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa tretí pododsek článku 5 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 52

Odôvodnenie

V každom rozhodnutí prijatom na základe tejto smernice a týkajúcom sa posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo kontroly subsystémov tvoriacich železničný systém Únie alebo v každom rozhodnutí prijatom na základe článkov 7, 12 a 17 sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k danému rozhodnutiu. Toto rozhodnutie sa čo najskôr oznámi príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii podľa práva platného v príslušnom členskom štáte, a s uvedením lehoty vymedzenej na vykonanie týchto opravných prostriedkov.

⁽¹⁾ Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6).

Článok 53

Správy a informácie

1. Do 16. júna 2018 Komisia predloží správu o pokroku zaznamenanom v súvislosti s prípravou posilnenej úlohy agentúry v zmysle tejto smernice. Okrem toho raz za tri roky a prvýkrát tri roky po ukončení prechodného obdobia stanoveného v článku 54 predloží Komisia správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability železničného systému Únie a fungovania agentúry v tomto kontexte. Súčasťou tejto správy je tiež hodnotenie zavádzania a používania registrov v zmysle kapitoly VII a analýza prípadov uvedených v článku 7 a uplatňovania kapitoly V, pričom sa posúdi predovšetkým fungovanie dohôd o spolupráci uzavretých medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Na účely prvej správy, ktorá sa vypracuje po ukončení prechodného obdobia, uskutoční Komisia rozsiahle konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami a vytvorí program, na základe ktorého bude možné posúdiť dosiahnutý pokrok. So zreteľom na uvedenú analýzu Komisia v prípade potreby navrhne legislatívne opatrenia vrátane opatrení týkajúcich sa budúcej úlohy agentúry pri posilňovaní interoperability.
2. Agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje nástroj, prostredníctvom ktorého bude na žiadosť členského štátu, Európskeho parlamentu alebo Komisie možné získať prehľad úrovne interoperability železničného systému Únie. Tento nástroj využíva informácie obsiahnuté v registroch stanovených v kapitole VII.

Článok 54

Prechodný režim používania vozidiel

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 tohto článku, sa na vozidlá, pre ktoré je potrebné vydať povolenie v čase od 15. júna 2016 do 16. júna 2019, vzťahujú ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES.
2. Povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky, ktoré sa udelili podľa odseku 1, a všetky ďalšie povolenia, ktoré sa udelili pred 15. júnom 2016, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, za akých boli udelené.
3. Vozidlá, ktoré získali povolenie na uvedenie do prevádzky podľa odsekov 1 a 2, musia získať nové povolenie na uvedenie vozidla na trh s cieľom umožniť ich prevádzku na jednej alebo viacerých sieťach, na ktoré sa ich povolenie zatiaľ nevzťahuje. Uvedenie vozidiel na trh na týchto dodatočných sieťach podlieha článku 21.
4. Najneskôr od 16. júna 2019 agentúra vykonáva úlohy súvisiace s vydávaním povolení v súlade s článkami 21 a 24 a úlohy uvedené v článku 19 v súvislosti s oblasťami použitia v členských štátoch, ktoré agentúre a Komisii nepodali oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2. Odchyľne od článkov 21 a 24 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2, naďalej vydávať povolenia v súlade so smernicou 2008/57/ES do 16. júna 2020.

Článok 55

Iné prechodné ustanovenia

1. Prílohy IV, V, VII a IX k smernici 2008/57/ES sa uplatňujú do dátumu uplatňovania zodpovedajúcich vykonávacích aktov uvedených v článku 7 ods. 5, článku 9 ods. 4, článku 14 ods. 10 a článku 15 ods. 9 tejto smernice.
2. Smernica 2008/57/ES sa naďalej uplatňuje v súvislosti s projektmi ERTMS týkajúcimi sa traťového zariadenia, ktoré sa majú uviesť do prevádzky v čase od 15. júna 2016 do 16. júna 2019.
3. Na projekty, pri ktorých sa ukončil postup obstarávania alebo uzatvárania zmluvy pred 16. júnom 2019 sa nevzťahuje predbežné povoľovanie agentúrou uvedené v článku 19.
4. Do 16. júna 2031 sa na opcie uvedené v zmluvách, ktoré boli podpísané pred 15. júnom 2016, nevzťahuje predbežné povoľovanie agentúrou podľa článku 19, a to ani v prípadoch, keby sa vykonávali po 15. júni 2016.

5. Pred vydaním povolenia na uvedenie do prevádzky pre akékoľvek traťové zariadenie ERTMS, na ktoré sa nevzťahovalo predbežné povoľovanie agentúrou podľa článku 19, spolupracujú vnútroštátne bezpečnostné orgány s agentúrou s cieľom zabezpečiť plnú interoperabilitu technických riešení v súlade s článkom 30 ods. 3 a článkom 31 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Článok 56

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 19 nariadenia (EÚ) 2016/796 na účely uplatňovania tejto smernice. V prípade potreby sa tieto odporúčania a stanoviská zohľadnia pri vypracovávaní návrhov vykonávacích aktov podľa tejto smernice.

Článok 57

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami 1 a 2, článkom 7 ods. 1 až 4 a 6, článkom 8, článkom 9 ods. 1, článkom 10 ods. 5, článkom 11 ods. 1, 3 a 4, článkami 12, 13 a 14, článkami 15 ods. 1 až 8, článkom 16, článkom 18, článkom 19 ods. 3, článkami 21 až 39, článkom 40 ods. 2, článkami 41, 42, 44, 45 a 46, článkom 47 ods. 1, 3, 4 a 7, článkom 49 ods. 1 až 4, článkom 54 a prílohami I, II, III a IV do 16. júna 2019. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

2. Členské štáty môžu predĺžiť lehotu určenú na transpozíciu uvedenú v odseku 1 o ďalší jeden rok. Na tento účel do 16. decembra 2018 členské štáty, ktoré neuvedú do účinnosti zákony, právne predpisy a správne opatrenia v rámci lehoty určenej na transpozíciu uvedenej v odseku 1, oznámia túto skutočnosť agentúre a Komisii a predložia dôvody takéhoto predĺženia.

3. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

4. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

5. Povinnosť transponovať a vykonávať článok 13, článok 14 ods. 1 až 8, ods. 11 a 12, článok 15 ods. 1 až 9, článok 16 ods. 1, články 19 až 26, články 45, 46 a 47, článok 49 ods. 1 až 4 a článok 54 tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený železničný systém.

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate s cieľom jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do dvoch rokov od prijatia žiadosti zavedú opatrenia na uplatňovanie článkov uvedených v prvom pododseku.

Článok 58

Zrušenie

Smernica 2008/57/ES zmenená smernicami uvedenými v časti A prílohy V sa zrušuje s účinnosťou od 16. júna 2020 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc stanovených v časti B prílohy V do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI.

Článok 59

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 60

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 11. mája 2016

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

PRÍLOHA I

PRVKY ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU ÚNIE

1. Sieť

Na účely tejto smernice sieť Únie zahŕňa tieto prvky:

- a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosť, ktorá sa rovná alebo je vyššia ako 250 km/h;
- b) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo od 200 km/h;
- c) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať. Do tejto kategórie patria spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých jazdia „vysokorýchlostné“ železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou;
- d) konvenčné trate určené na osobnú dopravu;
- e) konvenčné trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava);
- f) konvenčné trate určené na nákladnú dopravu;
- g) uzly osobnej dopravy;
- h) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov;
- i) spojovacie trate medzi uvedenými prvkami.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu na sieti, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

2. Vozidlá

Na účely tejto smernice vozidlá Únie zahŕňajú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé jazdiť na celej sieti Únie alebo jej časti, vrátane:

- rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov,
- nákladných vozňov vrátane nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov,
- špeciálnych vozidiel, ako napr. traťových strojov.

Tento zoznam zahŕňa aj vozidlá, ktoré sú osobitne určené na prevádzku na rôznych druhoch vysokorýchlostných tratí uvedených v bode 1.

PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. Zoznam subsystémov

Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci železničný systém Únie môže rozčleniť na tieto subsystémy:

a) štrukturálne oblasti:

- infraštruktúra,
- energia,
- traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia,
- vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie,
- železničné koľajové vozidlá alebo

b) funkčné oblasti:

- prevádzka a riadenie dopravy,
- údržba,
- telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu.

2. Opis subsystémov

Agentúra navrhne v čase vypracovania príslušného návrhu TSI pre každý subsystém alebo časť subsystému zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability. Bez toho, aby bol dotknutý výber aspektov a komponentov týkajúcich sa interoperability alebo poradia, v akom sa stanú predmetom TSI, subsystémy zahŕňajú tieto oblasti:

2.1. *Infraštruktúra*

Koľaj, výhybky, železničné priestestia, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), komponenty stanice súvisiace so železnicou (vrátane vchodov, nástupíšť, prístupových zón, služobných priestorov, toaliet a informačných systémov, ako aj ich prvkov súvisiacich s prístupnosťou pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou), bezpečnostné a ochranné zariadenia.

2.2. *Energia*

Elektrifikačný systém vrátane nadzemného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie a systém spoplatňovania.

2.3. *Taťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia*

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.4. *Vlakové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia*

Všetky vlakové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.5. *Prevádzka a riadenie dopravy*

Postupy a súvisiace zariadenia umožňujúce súvislú prevádzku rozličných štrukturálnych subsystémov tak počas bežnej, ako aj počas mimoriadnej prevádzky, vrátane zostavy a vedenia vlakov, plánovania a riadenia dopravy.

Na vykonávanie akéhokoľvek typu služby železničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

2.6. Telematické aplikácie

V súlade s prílohou I tento subsystém pozostáva z dvoch prvkov:

- a) aplikácií v osobnej doprave vrátane systémov, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;
- b) aplikácií v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov zriaďovania a rozmiestňovania, systémov rezervácie, platenia a fakturácie, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

2.7. Železničné koľajové vozidlá

Konštrukcia, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zberače prúdu, hnacie jednotky a jednotky na premenu energie, vlakové zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie a spoplatňovanie, brzdové zariadenia, spriahadlové a pojazďové mechanizmy (podvozky, nápravy atď.) a záves, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane prvkov týkajúcich sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.8. Údržba

Postupy, s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a zásoby, ktoré umožňujú vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu železničného systému Únie a zaručiť požadovanú výkonnosť.

PRÍLOHA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. Všeobecné požiadavky

1.1. Bezpečnosť

- 1.1.1. Konštrukcia, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie komponentov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, a najmä komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, musia zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre podmienky mimoriadnej prevádzky.
- 1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktoré sú potrebné na zaručenie bezpečnej jazdy pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového zariadenia musia zaručovať, že je možné zastaviť na danej brzdnej dráhe pri maximálnej povolenej rýchlosti.
- 1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému zaťaženiu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.
- 1.1.4. Konštrukcia pevných zariadení a železničných koľajových vozidiel a výber použitých materiálov musí obmedzovať vznik, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.
- 1.1.5. Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany používateľov musia byť skonštruované tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť používateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade so zverejnenými pokynmi.

1.2. Spôľahlivosť a dostupnosť

Monitorovanie a údržba pevných alebo pohyblivých komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok neustále prevádzkyschopné.

1.3. Zdravie

- 1.3.1. Vo vlakoch a na železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu svojho použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.
- 1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, zavádzať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä v prípade požiaru.

1.4. Ochrana životného prostredia

- 1.4.1. Environmentálny vplyv zariadení a prevádzkovania železničného systému sa musí posúdiť a zohľadniť už v štádiu konštrukčného návrhu tohto systému v súlade s právom Únie.
- 1.4.2. Vo vlakoch a na infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabráňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.
- 1.4.3. Železničné koľajové vozidlá a systémy napájania elektrickou energiou sa musia konštruovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli kompatibilné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.
- 1.4.4. Výsledkom projektového riešenia a prevádzky systému železníc nesmie byť neprípustne vysoká hladina hluku, ktorý tento systém spôsobuje:
 - v oblastiach nachádzajúcich sa v blízkosti železničnej infraštruktúry vymedzenej v článku 3 bode 3 smernice 2012/34/EÚ a
 - v kabíne rušňovodiča.
- 1.4.5. Prevádzka železničného systému nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti infraštruktúry a v bežnom stave údržby.

1.5. *Technická kompatibilita*

Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť kompatibilné navzájom a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v železničnom systéme. Táto požiadavka zahŕňa bezpečnú integráciu subsystému vozidla do infraštruktúry.

Ak sa dodržiavanie týchto charakteristík na určitých úsekoch siete ukáže problematické, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia kompatibilitu v budúcnosti.

1.6. *Prístupnosť*

1.6.1. Subsystémy „infraštruktúra“ a „železničné koľajové vozidlá“ musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, aby im zabezpečili prístup na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, a inými primeranými opatreniami. Ide o projektovanie, výstavbu, obnovu, modernizáciu, údržbu a prevádzku príslušných častí subsystémov, ku ktorým má prístup verejnosť.

1.6.2. Subsystémy „prevádzka“ a „telematické aplikácie v osobnej doprave“ musia zabezpečovať nevyhnutné funkcie vyžadované na uľahčenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, a inými primeranými opatreniami.

2. **Požiadavky špecifické pre každý subsystém**

2.1. *Infraštruktúra*

2.1.1. *Bezpečnosť*

Musia sa vykonať príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu k zariadeniam alebo nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia sa podniknúť opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavené osoby, a to najmä vtedy, keď vlaky prechádzajú cez stanice.

Infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť konštruovaná a vyrobená takým spôsobom, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť stanovené príslušné opatrenia, ktoré budú brať do úvahy mimoriadne bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

2.1.2. *Prístupnosť*

Subsystémy infraštruktúry, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6.

2.2. *Energia*

2.2.1. *Bezpečnosť*

Prevádzka systémov napájania elektrickou energiou nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov ani osôb (používateľov, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti trate a tretích strán).

2.2.2. *Ochrana životného prostredia*

Prevádzkovanie systémov napájania elektrickou alebo tepelnou energiou nesmie narúšať životné prostredie nad rámec určených limitov.

2.2.3. *Technická kompatibilita*

Používané systémy napájania elektrickou/tepelnou energiou musia:

- umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,
- v prípade systémov napájania elektrickou energiou musia byť tieto systémy kompatibilné so zberačmi nainštalovanými na vlakoch.

2.3. Riadenie-zabezpečenie a návestenie

2.3.1. Bezpečnosť

Používané zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia a súvisiace postupy musia umožňovať vlakom jazdiť pri takej úrovni bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom vytýčeným pre sieť. Systémy riadenia-zabezpečenia a návestenia musia naďalej zaisťovať bezpečnú jazdu vlakov povolených v podmienkach mimoriadnej prevádzky.

2.3.2. Technická kompatibilita

Všetka nová infraštruktúra a všetky nové železničné koľajové vozidlá vyrobené alebo vyvinuté po prijatí kompatibilných systémov riadenia-zabezpečenia a návestenia musia byť prispôsobené používaniu týchto systémov.

Zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia inštalované v kabíne rušňovodičov musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom železničnom systéme.

2.4. Železničné koľajové vozidlá

2.4.1. Bezpečnosť

Konštrukcie železničných koľajových vozidiel a spojení medzi vozidlami sa musia konštruovať tak, aby chránili cestujúcich a kabínu rušňovodiča v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narúšať bezpečnosť a činnosť zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté napätie musia byť kompatibilné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a systémami návestenia.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým napätím.

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim informovať rušňovodiča a umožniť sprevádzajúcemu personálu kontakt s nimi.

Musí sa zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z neho. Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

Vo vlakoch musí byť vlakový rozhlasový systém, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany vlakového personálu.

Cestujúcim sa musia poskytovať ľahko zrozumiteľné a komplexné informácie o pravidlách, ktoré sa na nich vzťahujú na železničných staniciach a vo vlakoch.

2.4.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Rozhodujúce zariadenia, pojazdné, hnacie a brzdné zariadenia, ako aj systém riadenia-zabezpečenia sa musia konštruovať tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3. Technická kompatibilita

Elektrické zariadenie musí byť kompatibilné s prevádzkou zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

V prípade elektrickej trakcie musia byť charakteristiky zberačov také, aby umožnili vlakom jazdiť s využitím systémov napájania elektrickou energiou železničného systému.

Charakteristiky železničných koľajových vozidiel musia umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení daných klimatických podmienok.

2.4.4. Kontroly

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané uvedeným zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

2.4.5. Prístupnosť

Subsystémy železničných koľajových vozidiel, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6.

2.5. Údržba

2.5.1. Zdravie a bezpečnosť

Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zabezpečiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú predstavovať zdravotné a bezpečnostné riziká.

2.5.2. Ochrana životného prostredia

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia s ohľadom na okolité prostredie.

2.5.3. Technická kompatibilita

Zariadenia na údržbu železničných koľajových vozidiel musia umožňovať vykonávať činnosti zamerané na bezpečnosť, zdravie a pohodlie vo všetkých železničných koľajových vozidlách, pre ktoré boli konštruované.

2.6. Prevádzka a riadenie dopravy

2.6.1. Bezpečnosť

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

2.6.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a dostupnosti systému.

2.6.3. Technická kompatibilita

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov, vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila efektívnosť prevádzky železničného systému, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

2.6.4. Prístupnosť

Musia byť prijaté primerané kroky na zaistenie toho, aby sa v prevádzkových predpisoch stanovili nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

2.7. *Telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu*

2.7.1. Technická kompatibilita

Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy pre cestujúcich a pre prepravcov tovaru, najmä čo sa týka technickej kompatibility.

Musia sa prijať opatrenia, ktoré zabezpečia:

- že databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly budú vyvinuté takým spôsobom, ktorý umožní maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi, s výnimkou dôverných obchodných informácií,
- jednoduchý prístup používateľov k informáciám.

2.7.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Metódy využívania, riadenia, aktualizovania a uchovávanía týchto databáz, softvéru a dátových komunikačných protokolov musia zaručiť účinnosť týchto systémov a kvalitu dopravy.

2.7.3. Zdravie

Rozhrania medzi týmito systémami a používateľmi musia byť v súlade s minimálnymi predpismi týkajúcimi sa ergonómiky a ochrany zdravia.

2.7.4. Bezpečnosť

Na uchovávanie alebo prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti sa musí zabezpečiť vhodná úroveň integrity a spoľahlivosti.

2.7.5. Prístupnosť

Musia byť prijaté primerané kroky na zaistenie toho, aby sa v telematických aplikáciách pre osobnú dopravu stanovili nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

PRÍLOHA IV

POSTUP OVEROVANIA ES SUBSYSTÉMOV

1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

„Overovanie ES“ znamená postup, ktorý vykonáva žiadateľ v zmysle článku 15 na účely preukázania, že boli splnené požiadavky príslušného práva Únie a všetkých platných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystému a že je možné povoliť uvedenie daného subsystému do prevádzky.

2. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ NOTIFIKOVANÝM ORGÁNOM

2.1. Úvod

Overovaním prostredníctvom odkazu na TSI sa na účely tejto smernice rozumie postup, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a potvrdzuje, že daný subsystém spĺňa príslušné technické špecifikácie interoperability (TSI).

Týmto postupom nie sú dotknuté povinnosti žiadateľa dodržať ďalšie platné právne akty Únie a overenia uskutočnené orgánmi posudzovania, ktoré sa požadujú v iných predpisoch.

2.2. Prechodné vyhlásenie o overení (ISV)

2.2.1. Zásady

Na žiadosť žiadateľa možno overenia vykonať pre časti subsystému alebo ich možno obmedziť na určité etapy postupu overovania. V takýchto prípadoch možno výsledky overovania zdokumentovať v „prechodnom vyhlásení o overení“ (ISV), ktoré vydáva notifikovaný orgán zvolený žiadateľom. ISV musí obsahovať odkaz na TSI, s ktorými sa posudzovala zhoda.

2.2.2. Časti subsystému

Žiadateľ môže požiadať o ISV pre akékoľvek časti, na ktoré sa rozhodne rozdeliť subsystém. Každá časť sa kontroluje v každej etape, ako je stanovené v bode 2.2.3.

2.2.3. Etapy postupu overovania

Subsystém alebo určité časti subsystému sa kontrolujú vo všetkých týchto etapách:

- a) celkový konštrukčný návrh;
- b) výrobný proces: výstavba, vrátane najmä stavebno-inžinierskych činností, výroby, montáže komponentov a celkového nastavenia;
- c) záverečné odskúšanie.

Žiadateľ môže požiadať o ISV v etape konštrukčného návrhu (vrátane typových testov) a vo výrobnej etape pre celý subsystém alebo pre akékoľvek časti, na ktoré sa žiadateľ rozhodol subsystém rozdeliť (pozri bod 2.2.2).

2.3. Osvedčenie o overení

- 2.3.1. Notifikované orgány zodpovedné za overovanie posúdia projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vyhotovia osvedčenie o overení určené pre žiadateľa, ktorý potom vyhotoví vyhlásenie ES o overení. Osvedčenie o overení musí obsahovať odkaz na TSI, s ktorými sa posudzovala zhoda.

V prípade, že zhoda subsystému nebola posúdená so všetkými príslušnými TSI (napr. v prípade udelenia výnimky, čiastkového uplatňovania TSI z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifickom prípade), osvedčenie o overení musí obsahovať presný odkaz na TSI alebo ich časti, s ktorými notifikovaný orgán počas postupu overovania zhodu nepreskúmal.

- 2.3.2. V prípade, že boli vydané ISV, notifikovaný orgán zodpovedný za overovanie subsystému vezme tieto ISV do úvahy a pred vydaním svojho osvedčenia o overení:
- a) potvrdí, že ISV náležite zodpovedajú príslušným požiadavkám TSI;
 - b) skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa ISV nevzťahuje, a
 - c) skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.
- 2.3.3. V prípade úpravy subsystému, na ktorý sa už vzťahuje osvedčenie o overení, notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, t. j. posudzovanie sa musí vzťahovať iba na tie časti subsystému, ktoré sú zmenené, a na ich rozhrania s nezmenenými časťami subsystému.
- 2.3.4 Každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému vypracuje súbor v súlade s článkom 15 ods. 4, ktorý sa vzťahuje na rozsah pôsobnosti jeho činností.

2.4. Súbor technickej dokumentácie pripojený k vyhláseniu ES o overení

Súbor technickej dokumentácie pripojený k vyhláseniu ES o overení zostavuje žiadateľ a musí obsahovať:

- a) technické vlastnosti súvisiace s konštrukčným návrhom vrátane všeobecných a podrobných výkresov, pokiaľ ide o realizáciu, elektrické a hydraulické schémy, schémy ovládacích obvodov, opis systémov spracovávania dát a automatických systémov v miere podrobnosti postačujúcej na zdokumentovanie vykonaného overenia zhody, prevádzkovú a údržbársku dokumentáciu, atď. relevantné pre príslušné subsystémy;
- b) zoznam komponentov interoperability podľa článku 4 ods. 3 písm. d), ktoré sa integrovali do subsystému;
- c) súbory uvedené v článku 15 ods. 4, ktoré zostavil každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému a ktoré musia obsahovať:
 - kópie vyhlásení ES o overení a v prípade potreby vyhlásení ES o vhodnosti na použitie vydaných pre komponenty interoperability podľa článku 4 ods. 3 písm. d), ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,
 - ISV, ak sú k dispozícii, pripojené k osvedčeniu o overení vrátane výsledku overenia platnosti ISV notifikovaným orgánom,
 - osvedčenie o overení spolu so zodpovedajúcimi podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovaným orgánom zodpovedným za overovanie, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami príslušných TSI, a v ktorom sa uvedú prípadné výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané; k osvedčeniu o overení by mali byť pripojené aj správy o kontrole a audite, ktoré vypracoval ten istý orgán pri plnení svojich úloh podľa bodov 2.5.2 a 2.5.3;
- d) osvedčenia o overení vydané v súlade s inými právnymi aktmi Únie;
- e) v prípade, že sa požaduje overenie bezpečnej integrácie podľa článku 18 ods. 4 písm. c) a článku 21 ods. 3 písm. c), príslušný súbor technickej dokumentácie musí obsahovať správu(-y) posudzovateľa o CSM posudzovania rizík v zmysle článku 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES ⁽¹⁾.

2.5. Dohľad zo strany notifikovaných orgánov

- 2.5.1. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, skladových priestorov a v prípade potreby do prefabrikovaných alebo skúšobných zariadení a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Notifikovaný orgán musí dostať od žiadateľa všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä realizačné plány a technickú dokumentáciu týkajúcu sa subsystému.
- 2.5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s príslušnými TSI. Subjektom zodpovedným za realizáciu musí poskytnúť správu o audite. Jeho prítomnosť môže byť požadovaná v určitých etapách stavebných činností.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

2.5.3. Notifikovaný orgán môže navyše vykonávať neohlásené návštevy pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takýchto návštev môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť správu o kontrole, prípadne správu o audite.

2.5.4. Notifikovaný orgán, pokiaľ to príslušné TSI vyžadujú, musí byť schopný monitorovať subsystém, na ktorom je upevnený komponent interoperability, s cieľom posúdiť jeho vhodnosť na použitie v jeho určenom železničnom prostredí.

2.6. Predkladanie

Žiadateľ musí uchovávať kópiu súboru technickej dokumentácie pripojeného k vyhláseniu ES o overení počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí na požiadanie zaslať každému členskému štátu alebo agentúre.

Dokumentácia predložená na účely žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky musí byť predložená orgánu, v ktorom sa žiada o povolenie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra môže požadovať, aby časť (časti) dokumentov predložených spolu s povolením boli preložené do jeho vlastného úradného jazyka.

2.7. Uverejňovanie

Každý notifikovaný orgán musí pravidelne uverejňovať príslušné informácie o:

- a) prijatých žiadostiach o overenie a ISV;
- b) žiadostiach o posúdenie zhody komponentov interoperability a ich vhodnosti na použitie;
- c) vydaných alebo zamietnutých ISV;
- d) vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o overení a osvedčeniach ES o vhodnosti na použitie;
- e) vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o overení.

2.8. Jazyk

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu Únie, v ktorom je žiadateľ usadený, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom žiadateľom.

3. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ URČENÝM ORGÁNOM

3.1. Úvod

V prípade, že sa uplatňujú vnútroštátne predpisy, overovanie obsahuje postup, v rámci ktorého orgán vymenovaný podľa článku 15 ods. 8 (určený orgán) kontroluje a potvrdzuje, že subsystém je v zhode s vnútroštátnymi predpismi oznámenými v súlade s článkom 14 pre každý členský štát, v ktorom sa má povoliť uvedenie subsystému do prevádzky.

3.2. Osvedčenie o overení

Určený orgán vyhotoví osvedčenie o overení určené pre žiadateľa.

Osvedčenie musí obsahovať presný odkaz na vnútroštátny(-e) predpis(-y), ktorého(-ých) zhodu preskúmal určený orgán v rámci postupu overovania.

V prípade vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystémov, ktoré tvoria vozidlo, určený orgán rozčlení osvedčenie do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkazy na vnútroštátne predpisy, ktoré sa týkajú výlučne technickej kompatibility vozidla a príslušnej siete, a druhá časť odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

3.3. Súbor dokumentácie

Súbor dokumentácie, ktorý zostavil určený orgán a ktorý je pripojený k osvedčeniu o overení v prípade uplatňovania vnútroštátnych predpisov, musí byť zahrnutý do súboru technickej dokumentácie pripojeného k vyhláseniu ES o overení uvedeného v bode 2.4 a musí obsahovať technické údaje relevantné pre posúdenie zhody subsystému s uvedenými vnútroštátnymi predpismi.

3.4. Jazyk

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu Únie, v ktorom je žiadateľ usadený, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom žiadateľom.

4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV V SÚLADE S ČLÁNKOM 15 ODS. 7

Ak má byť pre určité časti subsystému vydané osvedčenie o overení, na uvedené časti sa uplatňujú *mutatis mutandis* ustanovenia tejto prílohy.

PRÍLOHA V

ČASŤ A

Zrušené smernice so zoznamom ich neskorších zmien

(podľa článku 58)

Smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).
Smernica 2009/131/ES	(Ú. v. EÚ L 273, 17.10.2009, s. 12).
Smernica 2011/18/EÚ	(Ú. v. EÚ L 57, 2.3.2011, s. 21).

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(podľa článku 57)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2008/57/ES	19. júl 2010
2009/131/ES	19. júl 2010
2011/18/EÚ	31. december 2011

PRÍLOHA VI

Tabuľka zhody

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 písm. a) až z)	článok 2 ods. 1 až 5, ods. 7 až 17 a ods. 19 až 28
–	článok 2 ods. 6, 18 a ods. 29 až 45
článok 3	–
článok 4	článok 3
článok 5 ods. 1 až 3 písm. g)	článok 4 ods. 1 až 3 písm. g)
–	článok 4 ods. 3 písm. h) a i)
článok 5 ods. 4 až 8	článok 4 ods. 4 až 8
článok 6	článok 5
článok 7	článok 6
článok 8	–
článok 9	článok 7
článok 10	článok 8
článok 11	článok 9
článok 12	–
článok 13	článok 10
článok 14	článok 11
článok 15 ods. 1	článok 18 ods. 2
článok 15 ods. 2 a 3	–
článok 16	článok 12
článok 17	články 13 a 14
článok 18	článok 15
článok 19	článok 16
–	článok 17
–	článok 18 (s výnimkou článku 18 ods. 3)
–	články 19, 20, 21, 22 a 23
článok 20	–
článok 21	–
články 22 až 25	–
článok 26	článok 24
článok 27	článok 14 ods. 10
–	článok 26
článok 28 a príloha VIII	články 27 až 44
–	článok 45
článok 29	článok 51
články 30 a 31	–
článok 32	článok 46
článok 33	článok 47 ods. 3, 4, 6 a 7
–	článok 47 ods. 1, 2 a 5
článok 34	článok 48

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
článok 35	článok 49
článok 36	–
–	článok 50
článok 37	článok 52
článok 38	článok 57
článok 39	článok 53
–	články 54 a 55
–	článok 56
článok 40	článok 58
článok 41	článok 59
článok 42	článok 60
príloha I až III	príloha I až III
príloha IV	článok 9 ods. 2
príloha V	článok 15 ods. 9
príloha VI	príloha IV
príloha VII	článok 14 ods. 10
príloha VIII	články 30, 31 a 32
príloha IX	článok 7 ods. 5
príloha X	príloha V
príloha XI	príloha VI

Vyhlasenie Komisie k vysvetľujúcim dokumentom

Komisia pripomína, že Európsky parlament, Rada a Komisia vo svojom spoločnom politickom vyhlásení k vysvetľujúcim dokumentom z 27. októbra 2011 uznali, že informácie, ktoré členské štáty poskytujú Komisii v súvislosti s transpozíciou smerníc do vnútroštátneho práva, „musia byť jasné a presné“, aby sa Komisii uľahčilo plnenie jej úlohy vykonávať dozor nad uplatňovaním práva Únie. V tomto prípade mohli byť na tento účel použité vysvetľujúce dokumenty. Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že končené znenie neobsahuje ustanovenia v tomto zmysle.

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/798**z 11. mája 2016****o bezpečnosti železníc****(prepracované znenie)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽⁴⁾ bola podstatným spôsobom zmenená. Vzhľadom na nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.
- (2) Smernicou 2004/49/ES sa stanovil spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železníc prostredníctvom harmonizácie obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, ako aj vyšetrovania nehôd. V záujme podpory snáh o ďalší rozvoj jednotného európskeho železničného priestoru je potrebné smernicu 2004/49/ES dôkladne revidovať.
- (3) Metrá, električky a iné ľahké železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym technickým požiadavkám a sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽⁵⁾. S cieľom uľahčiť vykonávanie tejto smernice a smernice (EÚ) 2016/797 by obe smernice mali byť rovnaký rozsah pôsobnosti. Takéto miestne systémy by preto mali byť vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
- (4) Keďže niektoré koncepty uvedené v tejto smernici sa môžu užitočne uplatňovať na metrá a iné miestne systémy, malo by sa členským štátom umožniť rozhodnúť bez toho, aby bol dotknutý rozsah pôsobnosti tejto smernice, že budú uplatňovať ustanovenia tejto smernice, ktoré považujú za vhodné. V takýchto prípadoch by členské štáty mali mať možnosť neuplatňovať povinnosti, ako je napríklad oznamovanie vnútroštátnych pravidiel a podávanie správ.
- (5) Úroveň bezpečnosti železničného systému Únie je vo všeobecnosti vysoká v porovnaní s cestnou dopravou. Bezpečnosť železničnej dopravy by sa mala vo všeobecnosti zachovať a, ak je to uskutočniteľné, stále zlepšovať, pričom sa zohľadní technický a vedecký pokrok a rozvoj práva Únie a medzinárodného práva. Prioritou by malo byť predchádzanie nehodám. Do úvahy by sa mal vziať aj vplyv ľudských faktorov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 10. decembra 2015 (Ú. v. EÚ C 57, 12.2.2016, s. 64). Pozícia Európskeho parlamentu z 28. apríla 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (pozri stranu 44 tohto úradného vestníka).

- (6) Ak členský štát zavádza vyšší stupeň bezpečnosti, mal by zabezpečiť, aby prijaté pravidlá nevytvárali prekážku pre interoperabilitu alebo neviedli k diskriminácii.
- (7) Hlavné subjekty v železničnom systéme Únie, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by mali niesť plnú zodpovednosť za bezpečnosť systému, každý z nich sa svoju vlastnú časť. Vždy, keď je to primerané, by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení na riadenie rizika.
- (8) Bez toho, aby bola dotknutá právomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za rozvoj a zlepšovanie bezpečnosti železničnej dopravy, iným subjektom, ako napr. subjektom zodpovedným za údržbu, výrobcom, dopravcom, odosielateľom, príjemcom, plničom, vyprázdňovačom, nakladačom, vykladačom, dodávateľom údržbárskych prác, držiteľom, poskytovateľom služieb a obstarávateľom by sa nemalo brániť v prevzatí zodpovednosti za ich produkty, služby a postupy. Každý subjekt v železničnom systéme Únie by mal byť vo vzťahu k ostatným subjektom zodpovedný za úplné a pravdivé oznamovanie všetkých relevantných informácií s cieľom kontrolovať riadnu prevádzkyschopnosť vozidiel. Týka sa to najmä informácií o stave a histórii daného vozidla, záznamov o údržbe, výsledovateľnosti činností nakládky a nákladných listov.
- (9) Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu by mali zabezpečiť, aby ich dodávatelia a ďalšie strany prijali opatrenia na riadenie rizík. Na tento účel by mal každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu používať metódy na monitorovanie stanovené v spoločných bezpečnostných metódach (ďalej len „CSM“). Ich dodávatelia by mali uplatňovať tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Vzhľadom na to, že takéto dohody sú nevyhnutnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali svoje zmluvné dohody zverejňovať na žiadosť Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) zriadenej nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ⁽¹⁾ alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu v rámci činností dohľadu.
- (10) Členské štáty by mali podporovať kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa budú zamestnanci železničných podnikov a manažérov infraštruktúry nabádať, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaistení dôveryhodnosti.
- (11) Postupne sa zaviedli spoločné bezpečnostné ciele (ďalej len „CST“) a CSM, aby sa zabezpečilo udržiavanie bezpečnosti na vysokej úrovni a, ak je to potrebné a uskutočniteľné, zvýšenie bezpečnosti. Tieto ciele a metódy by mali poskytnúť nástroje na posudzovanie bezpečnosti a výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni Únie, ako aj v členských štátoch. Stanovili sa spoločné bezpečnostné ukazovatele (ďalej len „CSI“) s cieľom posudzovať zhodu systémov so spoločnými bezpečnostnými cieľmi a uľahčiť monitorovanie výkonnosti železníc v oblasti bezpečnosti.
- (12) Vnútroštátne predpisy, ktoré často vychádzajú z vnútroštátnych technických noriem, sa postupne nahrádzajú predpismi založenými na spoločných normách, ktoré sa stanovili v spoločných bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a technických špecifikáciách interoperability (ďalej len „TSI“). V záujme odstránenia prekážok interoperability by sa množstvo vnútroštátnych predpisov vrátane prevádzkových predpisov malo znížiť, a to v dôsledku rozšírenia pôsobnosti TSI na celý železničný systém Únie a vyriešenia otvorených bodov v TSI. Na tento účel by mali členské štáty svoje systémy vnútroštátnych predpisov neustále aktualizovať, vypúšťať zastarané predpisy a bezodkladne o tom informovať Komisiu a agentúru.
- (13) Vnútroštátne predpisy by sa mali formulovať a zverejňovať tak, aby im dokázali porozumieť všetci potenciálni používatelia vnútroštátnej siete. V takýchto predpisoch sa však často odkazuje na iné dokumenty, napr. na vnútroštátne normy, európske normy, medzinárodné normy alebo iné technické špecifikácie, ktoré môžu byť čiastočne alebo v plnom rozsahu chránené právom duševného vlastníctva. Je preto vhodné, aby sa povinnosť zverejňovania neuplatňovala na žiadne dokumenty, na ktoré sa priamo alebo nepriamo odkazuje vo vnútroštátnom predpise.
- (14) Vnútroštátne predpisy často obsahujú požiadavky, ktoré sa čiastočne týkajú interoperability aj bezpečnosti. Keďže bezpečnosť je základnou požiadavkou smernice (EÚ) 2016/797, vnútroštátny predpis môže byť relevantný pre smernicu (EÚ) 2016/797 a pre túto smernicu.. Rozdiel medzi „národnými bezpečnostnými predpismi“ vymedzenými v smernici 2004/49/ES a „vnútroštátnymi technickými predpismi“ vymedzenými v smernici

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (pozri stranu 1 tohto úradného vestníka).

Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹⁾ sa preto odstraňuje a nahrádza pojmom „vnútroštátne predpisy“, ktoré sa musia oznamovať podľa smernice (EÚ) 2016/797, a/alebo podľa tejto smernice. Vnútroštátne predpisy sa oznamujú podľa (EÚ) 2016/797, najmä ak sa vzťahujú na uvádzanie štrukturálnych subsystémov na trh alebo ich uvádzanie do prevádzky. Podľa tejto smernice by sa mali oznamovať, ak súvisia s prevádzkou železničného systému Únie alebo s osobitnými predmetmi tejto smernice vrátane úlohy subjektov, bezpečnostnej certifikácie, bezpečnostných povolení a vyšetřovania nehôd.

- (15) Vzhľadom na postupné odstraňovanie prekážok interoperability železničného systému Únie a čas následne potrebný na prijatie všetkých TSI by sa mali prijať opatrenia na zamedzenie situácie, keď členské štáty prijímú nové vnútroštátne predpisy alebo zrealizujú projekty, ktorými sa zvýši rôznorodosť súčasného systému, s výnimkou osobitných situácií ustanovených v tejto smernici. Systém riadenia bezpečnosti je uznávaným nástrojom na riadenie rizík, pričom manažéri infraštruktúry a železničné podniky sú zodpovední za prijatie bezodkladných nápravných opatrení, aby sa zabránilo opakovanému výskytu nehôd. Členské štáty by mali zamedziť zavádzaniu nových vnútroštátnych predpisov ihneď po nehode, pokiaľ nie sú takéto nové predpisy nevyhnutné ako naliehavé preventívne opatrenie.
- (16) Systémy vlakového riadenia a návštenia zohrávajú kľúčovú úlohu z hľadiska zaistenia bezpečnosti železníc. V tomto ohľade zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v železničnej sieti Únie je dôležitým príspevkom k zvýšeniu úrovne bezpečnosti.
- (17) Pri plnení svojich povinností a zodpovedností by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky Únie a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať agentúre a vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu v príslušnom členskom štáte.
- (18) Prostredníctvom procesov systému riadenia bezpečnosti by sa malo zabezpečiť, aby sa otázka ľudských schopností, obmedzení a vplyvu na ľudskú výkonnosť riešila uplatňovaním poznatkov o ľudských faktoroch a využívaním uznávaných metód.
- (19) Služby železničnej nákladnej dopravy by mali zahŕňať aj prepravu nebezpečného tovaru. Je však potrebné rozlišovať medzi cieľom tejto smernice, ktorým je zachovanie, a pokiaľ možno zvýšenie bezpečnosti železničného systému Únie, a cieľom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽²⁾, ktorým je predovšetkým klasifikácia látok a špecifikácia ich obalov a nádob, vrátane bezpečného nakladania, vykladania a používanie týchto obalov a nádob v rámci existujúceho železničného systému. V dôsledku toho a bez toho, aby bola dotknutá smernica 2008/68/ES by sa v systémoch riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry mali náležite zohľadniť možné ďalšie riziká vyplývajúce z prepravy obalov a nádob s nebezpečným tovarom.
- (20) Rovnaké bezpečnostné požiadavky by sa mali vzťahovať na všetky železničné podniky v záujme zabezpečenia vysokej úrovne bezpečnosti železníc a rovnakých podmienok. Železničný podnik by mal byť držiteľom bezpečnostného osvedčenia, ktorým sa podmieňuje povolenie na získanie prístupu k železničnej infraštruktúre. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a že je schopný dodržiavať príslušné bezpečnostné normy a predpisy v danej oblasti prevádzky. Ak agentúra vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý vykonáva svoju činnosť v jednom alebo vo viacerých členských štátoch, mala by byť jediným orgánom, ktorý posúdi skutočnosť, či príslušný železničný podnik vybudoval svoj systém riadenia bezpečnosti správne. Do posudzovania požiadaviek ustanovených v príslušných vnútroštátnych predpisoch by sa mali zapojiť vnútroštátne bezpečnostné orgány príslušné pre plánovanú oblasť činnosti.
- (21) Na účely monitorovania, posudzovania zhody, dohľadu, hodnotenia a posudzovania rizík sa pre subjekty v železničnom systéme Únie a vnútroštátne bezpečnostné orgány stanovili harmonizované metódy vychádzajúce zo smernice 2004/49/ES. Tento regulačný rámec je dostatočne zrelý na to, aby sa postupne prešlo na „jednotné bezpečnostné osvedčenie“ platné v činnosti dotknutého železničného podniku.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (22) Pre zaistenie väčšej efektívnosti a celistvosti postupov vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky je potrebné, aby sa agentúre v súvislosti s vydávaním takýchto osvedčení udelila ústredná úloha. V prípade, že sa operačná oblasť obmedzuje na územie jedného členského štátu, by žiadateľ mal mať možnosť vybrať si, či svoju žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie predloží prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v nariadení (EÚ) 2016/796, agentúre alebo vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. Žiadateľova voľba by mala byť záväzná až do vybavenia či ukončenia žiadosti. Týmto novým režimom by sa mala zvýšiť účinnosť a efektívnosť železničného systému Únie prostredníctvom zníženia administratívnej záťaže pre železničné podniky.
- (23) Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány by pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení mali spolupracovať a podľa potreby spoločne vykonávať svoje právomoci. Mali by sa stanoviť jasné procedurálne a rozhodcovské ustanovenia zamerané na riešenie situácií, keď agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány nesúhlasia s posúdením, ktoré sa vykonalo v súvislosti s vydaním jednotných bezpečnostných osvedčení.
- (24) Nové efektívne prerozdelenie funkcií a úloh medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou pri vydávaní bezpečnostných osvedčení by malo byť urobené efektívne. Na tento účel by sa mali uzatvoriť dohody o spolupráci medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.
- (25) Je potrebné, aby sa pri zabezpečení riadneho fungovania vnútorného trhu v dohodách o spolupráci zohľadnila predovšetkým osobitná geografická a historická situácia niektorých členských štátov. Ak sa prevádzka obmedzuje na siete, ktoré si z geografických alebo historických dôvodov vyžadujú osobitné odborné znalosti, a ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, malo by byť možné, aby žiadateľ splnil potrebné formality na mieste prostredníctvom interakcie s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Na tento účel by malo byť možné, aby sa v dohodách o spolupráci medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v záujme zníženia administratívneho zaťaženia a administratívnych nákladov ustanovilo primerané rozdelenie úloh, a to bez toho, aby bola dotknutá konečná zodpovednosť agentúry za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia.
- (26) Železničné siete v pobaltských štátoch (Estónsko, Lotyšsko a Litva) majú rozchod koľaje 1520mm, ktorý sa zhoduje s rozchodom v susedných tretích krajinách, ale odlišuje sa od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii. Tieto pobaltské siete získali spoločné technické a operačné požiadavky, ktorými sa medzi nimi vytvára *de facto* interoperabilita, a v tejto súvislosti by mohlo byť bezpečnostné osvedčenie vydané v jednom z uvedených členských štátov platné aj pre zvyšok týchto sietí. V záujme uľahčenia efektívneho a primeraného pridelovania zdrojov na bezpečnostnú certifikáciu a v záujme zníženia finančného a administratívneho zaťaženia pre žiadateľov v takýchto prípadoch by mali osobitné dojednania o spolupráci medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi obsahovať podľa potreby možnosť zmluvne preniesť úlohy na tieto vnútroštátne bezpečnostné orgány.
- (27) Táto smernica by nemala viesť k zníženiu úrovne bezpečnosti ani k zvýšeniu nákladov v odvetví železníc Únie. Na tento účel by mala agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány v plnej miere prijať zodpovednosť za jednotné bezpečnostné osvedčenia, ktoré vydávajú, prevzatím najmä zmluvných a mimozmluvných záväzkov v tomto ohľade. V prípade súdneho vyšetrovania týkajúceho sa agentúry alebo jej zamestnancov by agentúra mala plne spolupracovať s príslušnými orgánmi dotknutého členského štátu alebo dotknutých členských štátov.
- (28) Je potrebné jasne rozlišovať medzi bezprostrednou zodpovednosťou agentúry a vnútroštátnych bezpečnostných orgánov za bezpečnosť vyplývajúcu z vydávania bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení na jednej strane a úlohou vnútroštátnych bezpečnostných orgánov spočívajúcou vo vytvorení vnútroštátneho regulačného rámca a v neustálom dohľade nad činnosťou všetkých dotknutých strán na strane druhej. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán by mal dohliadať na neustále plnenie právneho záväzku železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry spočívajúceho v zavedení systému riadenia bezpečnosti. Získanie dôkazu takéhoto plnenia si môže vyžadovať nielen kontroly v rámci dotknutého železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry priamo na mieste, ale aj vykonávanie dohľadu vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, s cieľom posúdiť, či železničný podnik alebo manažér infraštruktúry po udelení bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia naďalej riadne uplatňujú ich systém riadenia bezpečnosti. Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali koordinovať svoje činnosti dohľadu týkajúce sa železničných podnikov so sídlom v rôznych členských štátoch a mali by si navzájom vymieňať príslušné informácie v prípade potreby aj s agentúrou. Agentúra by mala pomáhať vnútroštátnym bezpečnostným podnikom v ich spolupráci. V tejto súvislosti by agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány mali ustanoviť potrebné dojednania zamerané na uľahčenie vzájomnej výmeny informácií.

- (29) Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali úzko spolupracovať v prípadoch, keď vnútroštátny bezpečnostný orgán dospeje k záveru, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia vydaného agentúrou už nespĺňa podmienky certifikácie. V takomto prípade by mal požiadať agentúru, aby platnosť tohto bezpečnostného osvedčenia obmedzila alebo zrušila. Pre prípady nehody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom by sa malo ustanoviť rozhodcovské konanie. Ak pri výkone dohľadu vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, mal by o tom informovať agentúru a akýkoľvek iný dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán v oblasti, v ktorom príslušný železničný podnik vykonáva svoju činnosť. Dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali mať možnosť uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane okamžitého obmedzenia alebo pozastavenia príslušných prevádzkových činností. Pod závažným bezpečnostným rizikom by sa v tejto súvislosti malo rozumieť závažné neplnenie zákonných povinností alebo bezpečnostných požiadaviek, ktoré môžu samy o sebe alebo v sérii následných udalostí spôsobiť nehodu alebo vážnu nehodu.
- (30) Agentúra by mala mať možnosť vytvoriť nástroj umožňujúci výmenu informácií medzi príslušnými subjektmi, ktorí identifikujú bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia alebo sú o takomto riziku informovaní.
- (31) Jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa malo vydávať na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti.
- (32) Manažéri infraštruktúry by mali niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú konštrukciu, údržbu a činnosť svojej železničnej siete. Manažéri infraštruktúry by mali podliehať postupu udeľovania bezpečnostného povolenia zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, pokiaľ ide o ich systém riadenia bezpečnosti a iné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek.
- (33) Certifikácia vlakového personálu môže predstavovať pre nových účastníkov ťažkosť. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky, ktoré zamýšľajú vykonávať činnosť na príslušnej sieti, mali prístup k školiacim zariadeniam a zariadeniam na certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek podľa vnútroštátnych predpisov.
- (34) Subjekt zodpovedný za údržbu by mal byť certifikovaný pre nákladné vozne. Ak je subjektom zodpovedným za údržbu manažér infraštruktúry, táto certifikácia by mala byť súčasťou postupu udeľovania bezpečnostného povolenia. Osvedčenie vydané takémuto subjektu by malo zaručiť, že požiadavky na údržbu podľa tejto smernice sú splnené v prípade všetkých nákladných vozňov, za ktoré je daný subjekt zodpovedný. Uvedené osvedčenie by malo byť platné v celej Únii a mal by ho vydať orgán, ktorý je schopný vykonať audit systému údržby zavedeného subjektom. Keďže sa nákladné vozne často využívajú v medzinárodnej doprave a subjekt zodpovedný za údržbu bude možno chcieť využívať údržbárske dielne vo viacerých členských štátoch, certifikačný orgán by mal byť schopný vykonávať kontroly v celej Únii. Agentúra by mala vyhodnotiť systém certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov a v prípade potreby by mala odporučiť jeho rozšírenie na všetky koľajové vozidlá.
- (35) Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali byť organizačne, právnu štruktúrou a v rozhodovaní úplne nezávislé od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov, obstarávateľov alebo subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminačným spôsobom a mali by spolupracovať s agentúrou s cieľom vytvoriť jednotný európsky železničný priestor a koordinovať svoje kritériá rozhodovania. V prípade potreby by malo byť možné, aby členské štáty rozhodli o začlenení svojho vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pod vnútroštátne ministerstvo so zodpovednosťou za odvetvie dopravy, a to za predpokladu, že sa bude rešpektovať nezávislosť vnútroštátneho bezpečnostného orgánu. Vnútroštátne bezpečnostné orgány by v záujme plnenia svojich úloh mali mať potrebné vnútorné a vonkajšie organizačné kapacity z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov.
- (36) Dôležitú úlohu v procese bezpečnostného vyšetrovania zohrávajú vnútroštátne vyšetrovacie orgány. Ich práca má kľúčový význam pri identifikácii príčin nehôd alebo incidentov. Je preto dôležité, aby mali k dispozícii finančné a ľudské zdroje potrebné na vedenie účinných a efektívnych vyšetrovaní. Vnútroštátne vyšetrovacie orgány by mali navzájom spolupracovať a vymieňať si informácie a najlepšie postupy. V záujme monitorovania účinnosti svojich vyšetrovaní by mali zaviesť program partnerského preskúmania. Správy z partnerských preskúmaní by sa mali poskytnúť agentúre, aby mohla monitorovať celkovú úroveň bezpečnosti železničného systému Únie.

- (37) Vážne nehody na železničiach sú zriedkavé. Môžu však mať katastrofálne následky a u verejnosti môžu vzbudiť pochybnosti z hľadiska bezpečnosti železničného systému Únie. Preto by sa mali všetky takéto nehody vyšetriť z hľadiska bezpečnosti, aby sa predišlo opakovaniu nehôd a výsledky vyšetrovania by sa mali zverejniť. Ostatné nehody a incidenty by takisto mali byť predmetom bezpečnostného vyšetrovania v prípade, že sú dôležitou predzvesťou závažnej nehody.
- (38) Bezpečnostné vyšetrovanie by malo prebiehať nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania toho istého incidentu, pričom by sa tým, ktorí ho vedú, mal poskytnúť prístup k dôkazom a svedkom. Vyšetrovanie by mal vykonávať stály orgán nezávislý od subjektov v železničnom systéme Únie. Tento orgán by mal fungovať tak, aby zabránil každému konfliktu záujmov a každému možnému spojeniu s príčinami vyšetrovanej udalosti. Predovšetkým nesmie byť negatívne ovplyvnená jeho funkčná nezávislosť, ak má z organizačného hľadiska a hľadiska právnej štruktúry úzke väzby s vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, agentúrou alebo regulačným orgánom v odvetví železníc. Jeho vyšetrovania by sa mali vykonávať s maximálnou otvorenosťou. Vyšetrovací orgán by mal pre každú udalosť zriadiť príslušnú vyšetrovaciu skupinu s potrebnými odbornými znalosťami na zisťovanie bezprostredných a skrytých príčin udalosti.
- (39) Vyšetrovanie po vážnej nehode by sa malo vykonávať s maximálnou otvorenosťou takým spôsobom, aby sa všetkým stranám umožnilo byť vypočuté a spoločne využiť výsledky. Vyšetrovací orgán by mal predovšetkým v priebehu vyšetrovania informovať strany, o ktorých usudzuje, že nesú príslušnú zodpovednosť v oblasti bezpečnosti, o pokroku vo vyšetrovaní a mal by vziať do úvahy ich názory a stanoviská. To umožní vyšetrovaciemu orgánu získavať akékoľvek ďalšie relevantné informácie a spoznať rôzne názory na svoju prácu, aby mohol vyšetrovanie dokončiť čo najlepšie. Takáto konzultácia by v žiadnom prípade nemala pripisovať vinu alebo zodpovednosť, ale zhromažďovať vecné dôkazy a získavať skúsenosti pre zlepšovanie úrovne bezpečnosti v budúcnosti. Vyšetrovací orgán by však mal mať možnosť slobodného výberu informácií, ktoré zverejní týmto stranám, aby nedošlo k zbytočnému tlaku, okrem prípadov, keď si to vyžiadali osoby, ktoré vedú súdne konanie. Vyšetrujúci orgán by mal zohľadniť aj primerané potreby obetí a ich príbuzných týkajúce sa informovanosti.
- (40) S cieľom zlepšiť efektívnosť ich činností orgánu a pomôcť im pri plnení jeho povinností by vyšetrovací orgán mal mať včasný prístup k miestu nehody, v prípade potreby v spolupráci s akýmkoľvek súdnym orgánom zapojeným do tejto záležitosti. Správy o vyšetrovaní, ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú kľúčové informácie z hľadiska ďalšieho zvyšovania bezpečnosti železníc a mali by byť verejne dostupné na úrovni Únie. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali dodržiavať tí, ktorým sú určené, a prijaté opatrenia by sa mali oznamovať vyšetrovaciemu orgánu.
- (41) Ak sa javí, že priama príčina nehody alebo incidentu súvisí s ľudskými činnosťami, pozornosť by sa mala venovať špecifickým okolnostiam a tomu, akým spôsobom zamestnanci vykonávajú bežné činnosti počas normálnej prevádzky, vrátane konštrukcie rozhrania človek-stroj, použiteľnosti postupov, konfliktných cieľov, otázok pracovného zaťaženia a všetkým ostatným okolnostiam, ktoré udalosť ovplyvnili vrátane fyzického stresu, pracovného stresu, únavy alebo psychickej spôsobilosti.
- (42) Malo by sa zabezpečiť, aby v rámci celej Únie bola dostupná vysoká úroveň odbornej prípravy s vyššou kvalifikáciou.
- (43) S cieľom doplniť a zmeniť určité nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o CMS a CST a ich revíziu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (44) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok pre vykonávanie tejto smernice by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci s ohľadom na mandát agentúry navrhovať CSM a CST a ich zmeny a podávať príslušné odporúčania Komisii, praktické dojednania na účel bezpečnostného osvedčenia, podrobné ustanovenia stanovujúce, ktoré z požiadaviek uvedených v prílohe III sa majú uplatňovať na účely funkcií údržby, ktoré vykonávajú údržbárske dielne, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotnej certifikácie údržbárskych

dielní, v súlade s príslušnými CSM a TSI; podrobné ustanovenia stanovujúce, ktoré z požiadaviek uvedených v prílohe III sa majú uplatňovať na účely certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov, na základe technických charakteristík takýchto vozidiel, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného vykonávania certifikačných podmienok subjektu zodpovedného za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov, v súlade s príslušnými CSM a TSI, a na štruktúru správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁾.

- (45) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tejto smernice a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrazujúce.
- (46) Keďže ciele tejto smernice, a to koordinácia činností v členských štátoch v oblasti regulácie bezpečnosti a dohľadu nad bezpečnosťou, vyšetrovanie nehôd a stanovenie CST, CSM, CSI a spoločných požiadaviek na jednotné bezpečnostné osvedčenia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (47) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní so smernicou 2004/49/ES. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z uvedenej smernice.
- (48) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt stanovených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

V tejto smernici sa zavádzajú ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničného systému Únie a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy:

- a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;
- b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých subjektov v železničnom systéme Únie;
- c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „CST“) a spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) s cieľom postupne odstraňovať potrebu vnútroštátnych predpisov;
- d) stanovením zásad týkajúcich sa vydávania, obnovovania, zmien a obmedzovania alebo rušenia bezpečnostných osvedčení a povolení;
- e) požiadavkou na zriadenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrovanie nehôd a incidentov v každom členskom štáte a
- f) stanovením spoločných zásad riadenia a regulácie bezpečnosti železníc a dohľadu nad bezpečnosťou železníc.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na železničný systém v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystémy podľa štrukturálnych a funkčných oblastí. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok vrátane bezpečného riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky, ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a ďalšími subjektmi v železničnom systéme Únie.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na:
 - a) metrá;
 - b) električky a ľahké koľajové vozidlá a infraštruktúra, ktorú využívajú výlučne tieto vozidlá alebo
 - c) siete funkčne oddelené od zvyšku železničného systému Únie a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo prímestskej osobnej dopravy, ako aj železničné podniky zabezpečujúce prevádzku výlučne na týchto sieťach.
3. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vyňať:
 - a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva vlastník alebo prevádzkovateľ na svoju nákladnú železničnú dopravu alebo na prepravu osôb na nekomerčné účely, a vozidlá používané výlučne na tejto infraštruktúre;
 - b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely;
 - c) ľahkú železničnú infraštruktúru, ktorú príležitostne využívajú ťažké železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkých železničných systémov výlučne ak je to nevyhnutné z dôvodu zabezpečenia spojenia pre tieto vozidlá a
 - d) vozidlá, ktoré sa využívajú predovšetkým na ľahkej železničnej infraštruktúre, ale sú vybavené určitými komponentmi štandardného železničného systému nevyhnutnými na premávku, ktorá sa má vykonať po obmedzených a ohraničených úsekoch štandardného železničného systému výlučne z dôvodu zabezpečenia spojenia.
4. Bez ohľadu na odsek 2, členské štáty môžu rozhodnúť, že tam, kde je to vhodné, sa budú uplatňovať ustanovenia tejto smernice na metrá a iné miestne systémy v súlade s vnútroštátnym právom.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1) „železničný systém Únie“ znamená železničný systém Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice (EÚ) 2016/797;
- 2) „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu Rady 2012/34/EÚ⁽¹⁾;
- 3) „železničný podnik“ je železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik má zabezpečovať trakciu vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu;
- 4) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ je špecifikácia prijatá v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797, ktorá platí pre každý subsystém alebo jeho časti tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita železničného systému Únie;
- 5) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ sú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré má dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, aj rôzne časti železničného systému Únie (ako je systém konvenčných železníc, systém vysokorýchlostných železníc, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne na nákladnú dopravu);

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

- 6) „spoločné bezpečnostné metódy (CSM)“ znamenajú metódy, ktorými sa opisuje posudzovanie úrovni bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek;
- 7) „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ znamená vnútroštátny orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou alebo orgán poverený týmito úlohami niekoľkými členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim;
- 8) „vnútroštátne predpisy“ sú všetky záväzné predpisy prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v predpisoch Únie alebo v medzinárodných predpisoch, a ktoré sa v danom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažérov infraštruktúry a tretie strany;
- 9) „systém riadenia bezpečnosti“ je organizácia, opatrenia a postupy vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia jeho prevádzky;
- 10) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetrovania;
- 11) „nehoda“ je neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ktoré majú nepriaznivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na priecestiach, nehody osôb, na ktorých sa podieľajú pohybujúce sa železničné koľajové vozidlá, požiare a iné nehody;
- 12) „vážna nehoda“ je každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na železničných koľajových vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí, a akákoľvek iná nehoda s rovnakými dôsledkami, ktoré majú zrejmy dosahom na reguláciu bezpečnosti železníc alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ je škoda, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;
- 13) „incident“ je iná udalosť než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá má vplyv alebo by mohla mať vplyv na bezpečnosť prevádzky železničnej dopravy;
- 14) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný na účely predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
- 15) „príčiny“ znamenajú konanie, opomenutie, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;
- 16) „ľahký železničný systém“ je systém mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s triedou odolnosti proti nárazu C-III alebo C-IV (podľa normy EN 15227:2011) a maximálnou tuhosťou konštrukcie vozidla 800 kN (pozdĺžna tlaková sila v oblasti spriahania); ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;
- 17) „orgán posudzovania zhody“ je orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán zodpovedný za činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a kontroly; orgán posudzovania zhody je označený ako „notifikovaný orgán“ po tom, čo ho členský štát oznámi; orgán posudzovania zhody je označený ako určený orgán po tom, čo ho členský štát určí;
- 18) „komponenty interoperability“ sú komponenty interoperability vymedzené v článku 2 bode 7 smernice (EÚ) 2016/797;
- 19) „držiteľ“ je právnická alebo fyzická osoba, ktorá využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorá je takto registrovaná v registri vozidiel uvedenom v článku 46 smernice (EÚ) 2016/797;
- 20) „subjekt zodpovedný za údržbu“ (ďalej len „ECM“) znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v registri vozidiel uvedenom v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797;
- 21) „vozidlo“ je železničné vozidlo s vlastným pohonom alebo bez neho usposobené na jazdu na kolesách na železničných dráhach; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov;

- 22) „výrobca“ je výrobca v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 36 smernice (EÚ) 2016/797;
- 23) „odosielateľ“ znamená podnik, ktorý odosiela tovar buď vo svojom mene, alebo v mene tretej osoby;
- 24) „príjemca“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá prijíma tovar na základe zmluvy o preprave; ak sa preprava uskutočňuje bez zmluvy o preprave, za príjemcu sa považuje každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá preberá zodpovednosť za prichádzajúci tovar;
- 25) „nakladač“ je každý podnik, ktorý nakladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo do kontajnera alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň;
- 26) „vykladač“ je podnik, ktorý z vozňa skladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu, alebo každý podnik, ktorý vykladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny z vozňa alebo z kontajnera, alebo každý podnik, ktorý vyprázdňuje tovar z cisterny (cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou alebo cisternového kontajnera) alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn alebo z vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo kontajnera na hromadnú prepravu;
- 27) „plnič“ je podnik, ktorý nakladá tovar do cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), do vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;
- 28) „vyprázdňovač“ je podnik, ktorý vyberá tovar z cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;
- 29) „dopravca“ je podnik, ktorý uskutočňuje prepravu na základe zmluvy o preprave;
- 30) „obstarávateľ“ je verejnoprávny alebo súkromný subjekt, ktorý si objednáva navrhnutie a/alebo výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému;
- 31) „typ činnosti“ je typ charakterizovaný osobnou dopravou, do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladná doprava, do ktorej patrí alebo nepatrí doprava nebezpečného tovaru, a iba posunovacie služby;
- 32) „rozsah činnosti“ je rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich a/alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov pracujúcich v odvetví železníc (t. j. mikropodnik, malý podnik, stredný podnik alebo veľký podnik);
- 33) „oblasť činnosti“ je sieť alebo siete v rámci jedného alebo viacerých členských štátov, v ktorých má železničný podnik v úmysle prevádzkovať svoju činnosť.

KAPITOLA II

ROZVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI železníc

Článok 4

Úloha subjektov v železničnom systéme Únie pri rozvíjaní a zlepšovaní bezpečnosti železníc

1. S cieľom rozvíjať a zlepšovať bezpečnosť železníc členské štáty v rámci limitov svojich právomocí:
 - a) zabezpečujú, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala s prihliadnutím na vývoj práva Únie a medzinárodných predpisov a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom prioritou sa kladie na predchádzanie nehodám;
 - b) zabezpečujú, aby sa všetky uplatniteľné právne predpisy uplatňovali otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podporovali tak rozvoj jednotného európskeho železničného dopravného systému;
 - c) zabezpečujú, aby sa v uvedených opatreniach na rozvoj a zlepšenie bezpečnosti železníc zohľadnila potreba systémového prístupu;

- d) zabezpečujú, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku železničného systému Únie a riadenie rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky, každý za svoju časť systému, a to tak, že budú povinní:
 - i) vykonávať opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci;
 - ii) uplatňovať vnútroštátne predpisy a predpisy Únie;
 - iii) zaviesť systémy riadenia bezpečnosti v súlade s touto smernicou;
- e) bez ohľadu na občianskoprávnu zodpovednosť a v súlade s právnymi požiadavkami členských štátov zabezpečujú, že každý manažér infraštruktúry a každý železničný podnik je vo vzťahu k používateľom, zákazníkom, príslušným zamestnancom a ďalším subjektom uvedeným v odseku 4 zodpovedný za svoju časť systému a jej bezpečnú prevádzku vrátane dodávok materiálov a zadávanie objednávok na služby;
- f) vypracujú a uverejnia ročné bezpečnostné plány, v ktorých sa stanovujú plánované opatrenia na dosiahnutie CST a
- g) v prípade potreby podporujú agentúru pri jej práci na monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie.

2. Agentúra v rámci svojich právomocí zabezpečuje, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala, s prihliadnutím na vývoj práva Únie a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom prioritou sa kladie na predchádzanie vážnym nehodám.

3. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry:

- a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci a v spolupráci s ostatnými subjektmi;
- b) vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti zohľadňujú riziká spojené s činnosťami iných subjektov a tretích strán;
- c) v prípade potreby zmluvne zaväzujú iných subjektov uvedených v odseku 6, ktorí majú potenciálny vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie, aby prijali opatrenia na riadenie rizík a
- d) zabezpečujú, aby ich dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre postupy monitorovania stanovené v CSM týkajúcich sa monitorovania podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa majú sprístupniť na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

4. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa odseku 3, subjekty zodpovedné za údržbu a všetky ostatné subjekty s možným dosahom na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie vrátane výrobcov, podnikov údržby, držiteľov, poskytovateľov služieb, obstarávateľov, dopravcov, odosielateľov, príjemcov, nakladačov, vykladačov, plničov a vyprázdňovačov:

- a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík v prípade potreby v spolupráci s ostatnými subjektmi;
- b) zabezpečujú, aby nimi dodané subsystemy, príslušenstvo, zariadenia a služby spĺňali stanovené požiadavky a podmienky používania, aby ich dotknutý železničný podnik a/alebo dotknutý manažér infraštruktúry mohol bezpečne prevádzkovať.

5. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a každý subjekt uvedený v odseku 4, ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystemov alebo je o takomto riziku informovaný, v rámci svojich príslušných právomocí:

- a) prijíma nevyhnutné nápravné opatrenie s cieľom riešiť identifikované bezpečnostné riziko;

b) oznamuje tieto riziká príslušným zainteresovaným stranám, aby tieto strany mohli prijať všetky ďalšie potrebné nápravné opatrenia na zabezpečenie zachovania bezpečnej prevádzky železničného systému Únie. Agentúra môže zaviesť nástroj, ktorý uľahčí túto výmenu informácií medzi príslušnými subjektmi, berúc do úvahy súkromie používateľov, výsledky analýzy nákladov a prínosov, ako aj aplikácie IT a registre, ktoré už zriadila.

6. V prípade výmeny vozidiel medzi železničnými podnikmi si všetky zainteresované subjekty vymieňajú všetky informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky okrem iného vrátane informácií o stave a histórii dotknutého vozidla, prvkoch dokumentácie údržby na účely vysledovateľnosti, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch.

Článok 5

Spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI)

1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného rozvoja bezpečnosti železníc, členské štáty prostredníctvom výročných správ vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa článku 19 zhromažďujú informácie o CSI.

2. CSI sa uvádzajú v prílohe I.

Článok 6

Spoločné bezpečnostné metódy (CSM)

1. V CSM sa opisuje spôsob, akým sa posudzujú úrovne bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek, vrátane podľa potreby prostredníctvom nezávislého orgánu pre posudzovanie, a na tento účel sa vypracujú a stanovia:

- a) metódy hodnotenia a posudzovania rizík;
- b) metódy posudzovania zhody s požiadavkami stanovenými v bezpečnostných osvedčeniach a bezpečnostných povoleniach vydaných v súlade s článkami 10 a 12;
- c) metódy dohľadu, ktoré majú uplatňovať vnútroštátne bezpečnostné orgány, a metódy monitorovania, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;
- d) metódy na posudzovanie úrovne bezpečnosti a výkonnosti železničných prevádzkovateľov v oblasti bezpečnosti na úrovni členských štátov ako aj Únie;
- e) metódy na posúdenie dosiahnutia bezpečnostných cieľov na úrovni členského štátu a Únie a
- f) akékoľvek iné metódy vzťahujúce sa na proces v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorý treba harmonizovať na úrovni Únie.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CSM a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CSM a ich vplyvu na existujúce pravidlá a na úroveň bezpečnosti železničného systému Únie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3 Ak výbor uvedený v článku 28 (ďalej len „výbor“) nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pri vypracovávaní, prijímaní a preskúmaní CSM sa zohľadňujú názory používateľov, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a zainteresovaných strán, v prípade potreby vrátane sociálnych partnerov. K odporúčaniam je pripojená správa o výsledkoch tejto konzultácie a správa o posúdení vplyvu novej alebo zmenenej CSM, ktorá sa má prijať.

3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek užitočné odporúčania týkajúce sa CSM a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CSM.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

4. Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

5. CSM sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ak je to uskutočniteľné, jej neustáleho zvyšovania.

6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CSM.

7. Členské štáty na základe prijatia CSM a ich zmien bezodkladne uskutočňujú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov.

Článok 7

Spoločné bezpečnostné ciele (CST)

1. V CST sa stanovujú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré musí dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, jednotlivé časti železničného systému v každom členskom štáte a v Únii. CST sa môžu vyjadriť formou kritérií prijateľnosti rizík alebo cieľových úrovní bezpečnosti a v ich rámci sa zohľadňujú predovšetkým:

- a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál vrátane zamestnancov alebo dodávateľov, pre používateľov prístupov a iné osoby a bez toho, aby boli dotknuté existujúce vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby;
- b) spoločenské riziká.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CST a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CST a ich vplyvu na existujúce predpisy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek užitočné odporúčania týkajúce sa CST a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CST.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

4. Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

5. CST sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na celkový vývoj bezpečnosti železníc. Revidované CST musia odrážať všetky prioritné oblasti, v ktorých sa má bezpečnosť ďalej zlepšovať.
6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CST.
7. Členské štáty prijímajú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov, aby sa v súlade so zodpovedajúcim harmonogramom vykonávania splnili aspoň CST a revidované CST. Uvedené zmeny sa zohľadňujú v ročných bezpečnostných plánoch uvedených v článku 4 ods. 1 písm. f). Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8.

Článok 8

Vnútroštátne bezpečnostné predpisy

1. Vnútroštátne predpisy notifikované do 15. júna 2016 podľa smernice 2004/49/ES sa uplatňujú, ak:
- a) patria medzi jeden z typov identifikovaných podľa prílohy II a
 - b) sú v súlade s právom Únie, najmä pokiaľ ide o TSI, CST a CSM a
 - c) nepovedú k svojoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi.
2. Členské štáty do 16. júna 2018 preskúmajú vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 a zrušia:
- a) každý vnútroštátny predpis, ktorý nebol oznámený, alebo ktorý nesplňa kritériá uvedené v odseku 1;
 - b) každý vnútroštátny predpis, ktorý sa vplyvom práva Únie stal nadbytočným, predovšetkým pokiaľ ide o TSI, CST a CSM.

Na tento účel môžu členské štáty využiť nástroj na spracovanie predpisov uvedený v článku 27 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796 a môžu požiadať agentúru, aby preskúmala konkrétne predpisy z hľadiska uvedených v tomto odseku.

3. Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy podľa tejto smernice iba v týchto prípadoch:
- a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje CSM;
 - b) ak sa na prevádzkové predpisy železničnej siete zatiaľ nevzťahujú TSI;
 - c) ako naliehavé preventívne opatrenie, a to najmä v nadväznosti na nehodu alebo incident;
 - d) ak je potrebné revidovať už oznámený predpis;
 - e) ak sa na pravidlá týkajúce sa požiadaviek pokiaľ ide o zamestnancov, ktorí vykonávajú kľúčové bezpečnostné úlohy, vrátane kritérií výberu, fyzickej a psychickej spôsobilosti a odbornej prípravy, zatiaľ nevzťahujú TSI alebo smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES⁽¹⁾.
4. Členské štáty predložia návrh nového vnútroštátneho predpisu agentúre a Komisii na zváženie včas a v rámci lehôt uvedených v článku 25 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/796 pred očakávaným zavedením nového predpisu do vnútroštátneho právneho systému, pričom jeho zavedenie zdôvodnia prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796. Členské štáty zabezpečujú, aby bol návrh dostatočne vypracovaný na to, aby mohla agentúra vykonať preskúmanie podľa článku 25 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.
5. V prípade naliehavých preventívnych opatrení môžu členské štáty bezodkladne prijať a uplatňovať nový predpis. Tento predpis sa oznámi podľa článku 27 ods. 2 (EÚ) 2016/796 a posúdi ho agentúra v súlade s článkom 26 ods. 1, 2 a 5 (EÚ) 2016/796.
6. Ak sa agentúra dozvie, že sa nejaký vnútroštátny predpis, či už oznámený alebo nie, stal nadbytočným alebo je v rozpore s CSM alebo s akýmkoľvek iným právom Únie prijatým po začatí uplatňovania dotknutého vnútroštátneho predpisu, uplatňuje sa postup stanovený v článku 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

7. Členské štáty oznámia agentúre a Komisii vnútroštátne predpisy, ktoré prijali. Použijú na to primeraný systém informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796. Členské štáty zabezpečujú, aby boli platné vnútroštátne predpisy ľahko dostupné, voľne k dispozícii a aby obsahovali terminológiu, ktorá je zrozumiteľná pre všetky zainteresované strany. Od členských štátov možno požadovať, aby poskytli o ich vnútroštátnych predpisoch ďalšie informácie.
8. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takom prípade členské štáty uvedú na tieto predpisy a obmedzenia odkaz v registroch infraštruktúry uvedených v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797 alebo v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, uvedú informácie o tom, kde sú tieto predpisy a obmedzenia uverejnené.
9. Vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s týmto článkom nepodliehajú postupu oznamovania stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 ⁽¹⁾.
10. Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a platné vnútroštátne predpisy v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 25 a 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.
11. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 8 sa vnútroštátne predpisy neoznámene v súlade s týmto článkom na účely tejto smernice neuplatňujú.

Článok 9

Systémy riadenia bezpečnosti

1. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby železničný systém Únie mohol dosiahnuť minimálne CST, aby splňal bezpečnostné požiadavky stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM a vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s článkom 8.
2. Systém riadenia bezpečnosti sa zdokumentuje vo všetkých relevantných častiach, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti. Je potrebné, aby existoval jednoznačný záväzok, že sa budú dôsledne uplatňovať poznatky o ľudských faktoroch a príslušné metódy. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporujú manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôvernosti.
3. Systém riadenia bezpečnosti obsahuje tieto základné prvky:
- a) bezpečnostnú politiku, ktorú schváli riaditeľ organizácie a ktorá sa oznámi všetkým zamestnancom;
 - b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele organizácie na účely udržania a zvýšenia bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov;
 - c) postupy zamerané na dodržiavanie existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných normatívnych podmienok stanovených v TSI, vnútroštátne predpisy uvedené v článku 8 a v prílohe II, v iných relevantných predpisoch alebo rozhodnutiach orgánov;
 - d) postupy zamerané na zaistenie zhody s normami a inými normatívnymi podmienkami počas celého životného cyklu vybavenia a prevádzky;
 - e) postupy a metódy identifikácie rizík, hodnotenia rizík a vykonávania opatrení na riadenie rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo zavedenia nového materiálu vyplývajú nové riziká pre infraštruktúru alebo rozhranie človek-stroj-organizácia;
 - f) poskytovanie vzdelávacích programov pre zamestnancov a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie kompetencií zamestnancov a riadne vykonávanie úloh vrátane dojednaní týkajúcich sa fyzickej a psychickej spôsobilosti;

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) opatrenia na zabezpečenie dostatočnej informovanosti v rámci organizácie, prípadne medzi organizáciami železničného systému;
- h) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie postupu kontroly konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti;
- i) postupy, pomocou ktorých sa zabezpečí, aby nehody, incidenty, situácie, keď takmer došlo k havárii, a iné nebezpečné udalosti boli nahlásované, vyšetrované a analyzované a aby sa vykonali potrebné preventívne opatrenia;
- j) príprava plánov nasadenia, poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými verejnými orgánmi v prípade pohotovosti a
- k) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zahrnú do tohto systému akékoľvek ďalšie prvky potrebné na pokrytie bezpečnostných rizík, vychádzajúc z hodnotenia rizík vyplývajúcich z ich vlastnej činnosti.

4. Systém riadenia bezpečnosti je prispôsobený typu, rozsahu, oblasti činnosti a ďalším podmienkam vykonávanej činnosti. Zabezpečuje kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku vrátane dodávok údržbárskych prác a materiálu bez toho, aby bol dotknutý článok 14, a využívania služieb dodávateľov. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti zohľadňuje aj riziká vyplývajúce z činností iných subjektov uvedených v článku 4, ak je to vhodné a primerané.

5. Systém riadenia bezpečnosti každého manažéra infraštruktúry zohľadňuje dôsledky vyplývajúce z prevádzky rôznych železničných podnikov na sieti a obsahuje ustanovenia zamerané na to, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s TSI, vnútroštátnymi predpismi a s podmienkami stanovenými v ich bezpečnostnom osvedčení.

Systémy riadenia bezpečnosti sa vypracúvajú s cieľom koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho infraštruktúru, a so záchrannými službami, aby bol možný rýchly zásah záchrannej služby, a s akoukoľvek inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. V prípade cezhraničnej infraštruktúry uľahčí spolupráca príslušných manažérov infraštruktúry nevyhnutnú koordináciu a pripravenosť príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice.

Po vážnej nehode poskytuje železničný podnik jej obetiam pomoc pri postupoch podávania sťažností v zmysle práva Únie, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007⁽¹⁾, bez toho, aby boli dotknuté povinnosti iných strán. Pri takejto pomoci sa využívajú prostriedky komunikácie s rodinami obetí, ako aj psychologická podpora obetí nehôd a ich rodín.

6. Každý rok do 31. mája všetci manažéri infraštruktúry a všetky železničné podniky predložia vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok. Bezpečnostná správa obsahuje:

- a) informácie o tom, ako sa plnia bezpečnostné ciele podniku, a výsledky bezpečnostných plánov;
- b) opis vývoja vnútroštátnych bezpečnostných ukazovateľov a CSI uvedených v článku 5, pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu;
- c) výsledky interných bezpečnostných auditov;
- d) údaje o nedostatkoch a poruchách prevádzky železničnej dopravy a správy infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre vnútroštátny bezpečnostný orgán vrátane prehľadu informácií, ktoré poskytli príslušné subjekty podľa článku 4 ods. 5 písm. b) a
- e) správu o uplatnení relevantných CSM.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

7. Agentúra môže na základe informácií z vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s článkami 17 a 19 adresovať Komisii odporúčanie pre CSM vzťahujúce sa na prvky systému riadenia bezpečnosti, ktorý je potrebné harmonizovať na úrovni Únie, a to aj prostredníctvom harmonizovaných noriem, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. f). V takom prípade sa uplatní článok 6 ods. 2

KAPITOLA III

BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A UDELOVANIE BEZPEČNOSTNÝCH POVOLENÍ

Článok 10

Jednotné bezpečnostné osvedčenie

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9 sa prístup k železničnej infraštruktúre udeľuje len železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré vydala agentúra v súlade s odsekmi 5 až 7 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa odseku 8.

Účelom jednotného bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že dotknutý železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a že je schopný zabezpečiť bezpečnú prevádzku v plánovanej oblasti činnosti.

2. Železničný podnik vo svojej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie uvedie typ a rozsah zabezpečovaných železničných činností a plánovanú oblasť činnosti.

3. K žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa prikladajú podklady vrátane listinného dôkazu o tom, že:

- a) železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 a že spĺňa požiadavky stanovené v TSI, CSM a CST a iných príslušných právnych predpisoch, a to v záujme riadenia rizík a bezpečného poskytovania dopravných služieb v rámci siete a
- b) železničný podnik v prípade potreby spĺňa požiadavky stanovené v príslušných vnútroštátnych predpisoch oznámených v súlade s článkom 8.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

4. Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný úrad, vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo oznamuje žiadateľovi rozhodnutie o zamietnutí vo vopred stanovenej a primeranej lehote a v každom prípade najneskôr do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných informácií a akýchkoľvek dodatočných informácií požadovaných od žiadateľa. Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný orgán, uplatňuje praktické dojednania týkajúce sa postupu certifikácie, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte, ako sa uvádza v odseku 10.

5. Agentúra vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie železničným podnikom, ktorých oblasť činnosti sa nachádza v jednom alebo viacerých členských štátoch. Na účely vydania tohto osvedčenia agentúra:

- a) posúdi prvky stanovené v odseku 3 písm. a) a
- b) bezodkladne postúpi celú dokumentáciu železničného podniku vnútroštátnym bezpečnostným orgánom príslušným pre plánovanú oblasť činnosti, aby posúdili prvky stanovené v odsekoch 3 písm. b).

V rámci uvedených posúdení sú agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány oprávnené uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch tohto železničného podniku a vykonať audity a môžu si vyžiadať príslušné doplňujúce informácie. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány koordinujú organizáciu takých návštev, auditov a kontrol.

6. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie, informuje agentúra železničný podnik, že dokumentácia je úplná, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie, pričom stanoví primeranú lehotu na ich poskytnutie. So zreteľom na úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť spisu agentúra môže takisto posúdiť prvky uvedené v odseku 3 písm. b).

Agentúra pred prijatím rozhodnutia o vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia v plnom rozsahu zohľadní posúdenia podľa odseku 5.

Agentúra nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.

7. Ak agentúra nesúhlasí so záporným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa železničný podnik. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie, pokiaľ vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány vec nepredložili na rozhodcovské konanie odvolacej rade zriadenej podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796. Odvolacia rada rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry, do jedného mesiaca od podania žiadosti zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov.

Pokiaľ odvolacia rada s agentúrou súhlasí, môže agentúra bezodkladne prijať rozhodnutie.

Pokiaľ odvolacia rada súhlasí so záporným posúdením vnútroštátnym bezpečnostného orgánu, agentúra vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie s oblasťou činnosti, z ktorej budú vyňaté časti siete, ktoré dostali záporný posudok.

Ak agentúra nesúhlasí s kladným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa žiadateľa. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie.

8. Ak sa oblasť činnosti obmedzuje na jeden členský štát, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže na vlastnú zodpovednosť, a ak o to žiadateľ požiada, vydať jednotné bezpečnostné osvedčenie. Na účely vydávania takýchto osvedčení, vnútroštátny bezpečnostný orgán posudzuje spis vo vzťahu k všetkým prvkom uvedeným v odseku 3 a uplatňuje praktické dojednania, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 10. V rámci uvedených posúdení je vnútroštátny bezpečnostný orgán oprávnený uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch železničného podniku a vykonávať audity. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti žiadateľa vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa, že spis je úplný, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie. Jednotné bezpečnostné osvedčenie platí bez rozšírenia oblasti činnosti aj v prípade železničných podnikov, ktoré zabezpečujú dopravu do staníc v susedných členských štátoch s podobnými charakteristikami siete a podobnými prevádzkovými predpismi, pokiaľ sa tieto stanice nachádzajú v blízkosti hraníc, po konzultácii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Táto konzultácia sa môže uskutočňovať v závislosti od každého individuálneho prípadu alebo na základe cezhraničnej dohody medzi členskými štátmi alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.

9. Členský štát môže povoliť prevádzkovateľom z tretích krajín dôjsť po stanicu na svojom území určenú na cezhraničnú prevádzku a nachádzajúcu sa neďaleko hranice daného členského štátu, a to bez toho, aby vyžadoval jednotné bezpečnostné osvedčenie, za predpokladu, že zodpovedajúca úroveň bezpečnosti je zabezpečená:

a) cezhraničnou dohodou medzi dotknutým členským štátom a susediacou treťou krajinou alebo

b) zmluvnými mechanizmami medzi prevádzkovateľom z tretej krajiny a železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry, ktorý je držiteľom jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia na prevádzku na uvedenej sieti, za predpokladu, že aspekty uvedených mechanizmov týkajúce sa bezpečnosti sú náležite zohľadnené v ich systéme riadenia bezpečnosti.

10. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do 16. júna 2018 praktické dojednania, v ktorých sa uvedie:
- a) akým spôsobom má žiadateľ splniť požiadavky na jednotné bezpečnostné osvedčenie stanovené v tomto článku, ako aj zoznam potrebných dokumentov;
 - b) podrobné informácie o certifikácii, ako napríklad procedurálne štádiá a časový harmonogram pre každú fázu procesu;
 - c) ako agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán splnia v rôznych fázach podávania žiadostí a udeľovania osvedčení, ako aj pri posudzovaní spisov žiadateľov, požiadavky stanovené v tomto článku a
 - d) doby platnosti jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných agentúrou alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, najmä v prípade aktualizácií jednotného bezpečnostného osvedčenia v nadväznosti na zmeny typu, rozsahu a oblasti činnosti.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3. Zohľadňujú sa v nich skúsenosti získané počas vykonávania nariadenia Komisie (ES) č. 653/2007 ⁽¹⁾ a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 ⁽²⁾ a skúsenosti získané počas prípravy dohôd o spolupráci uvedených v článku 11 ods. 1

11. V jednotnom bezpečnostnom osvedčení sa uvádza typ a rozsah železničných činností, na ktoré sa osvedčenie vzťahuje, a oblasť činnosti. Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať aj na vedľajšie koľaje vo vlastníctve železničného podniku, ak sú zahrnuté do jeho systému riadenia bezpečnosti.

12. Každé rozhodnutie o zamietnutí vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo o vyňatí časti siete v súlade so záporným posudkom uvedeným v odseku 7 sa riadne odôvodňuje. Žiadateľ môže v lehote jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia požiadať, aby agentúra alebo príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán preskúmali rozhodnutie. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán majú odo dňa doručenia žiadosti o preskúmanie dva mesiace na to, aby potvrdili alebo zrušili svoje rozhodnutie.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu určenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán v súlade s vnútroštátnym právom. Členské štáty môžu na účely odvolacieho konania určiť regulačný orgán uvedený v článku 56 smernice 2012/34/EÚ. V tomto prípade sa uplatňuje článok 18 ods. 3 tejto smernice.

13. Jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané buď agentúrou alebo vnútroštátnym bezpečnostným orgánom podľa tohto článku sa na základe žiadosti železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne vždy, keď dôjde k podstatnej zmene typu alebo rozsahu činnosti.

14. V prípade, že žiadateľ už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 5 až 7 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností alebo v prípade, že už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností do iného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Železničný podnik predloží spis agentúre, ktorá po vykonaní postupov stanovených v odsekoch 4 až 7 vydá aktualizované jednotné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti. V tomto prípade sa na účely posúdenia spisu ako je stanovené v odseku 3 písm. b) konzultuje len vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktorých sa týka rozšírenie činnosti.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 z 13. júna 2007 o používaní spoločných európskych vzorov bezpečnostných osvedčení a žiadostí v súlade s článkom 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES a o platnosti bezpečnostných osvedčení predkladaných podľa smernice 2001/14/ES (Ú. v. EÚ L 153, 14.6.2007, s. 9).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1158/2010 z 9. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie osvedčení o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 326, 10.12.2010, s. 11).

V prípade, že železničný podnik má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činnosti v rámci uvedeného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Žiadateľ predloží spis prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796 vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, ktorý po vykonaní postupov stanovených v odseku 8 vydá aktualizované jednotné bezpečnostné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti.

15. Agentúra a príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu požadovať revíziu jednotných bezpečnostných certifikátov, ktoré vydali, v nadväznosti na podstatné zmeny v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti.

16. Agentúra informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov od vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia. V prípade obnovy, zmeny alebo zrušenia jednotného bezpečnostného osvedčenia informuje agentúra príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány okamžite. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, typ, rozsah, platnosť a oblasť činnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení. V prípade jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi poskytne príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány rovnaké informácie agentúre v rovnakom časovom rámci.

Článok 11

Spolupráca medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení

1. Na účely článku 10 ods. 5 a 6 tejto smernice agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány uzatvoria dohody o spolupráci v súlade s článkom 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. Dohody o spolupráci majú povahu osobitných dohôd alebo rámcových dohôd a zahŕňajú jeden alebo viac vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Dohody o spolupráci obsahujú podrobný opis úloh a podmienok týkajúcich sa výsledkov, lehoty vzťahujúce sa na ich dosiahnutie a rozdelenie poplatkov, ktoré platí žiadateľ.

2. Dohody o spolupráci môžu tiež zahŕňať osobitné mechanizmy spolupráce v prípade sietí, ktoré si vyžadujú osobitné odborné znalosti z geografických alebo historických dôvodov, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady pre žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné mechanizmy spolupráce zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie účinného a primeraného pridelovania zdrojov na certifikáciu. Uvedené dohody o spolupráci sa uzavria predtým, ako začne agentúra vykonávať úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 31 ods. 3

3. V prípade tých členských štátov, ktorých železničné siete majú rozchod koľají siete odlišný od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, pričom sa na takéto siete vzťahujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, dodatočne k dohodám o spolupráci uvedeným v odseku 2, uzavria všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v uvedených členských štátoch s agentúrou viacstrannú dohodu obsahujúcu podmienky, na základe ktorých sa, ak je to relevantné, uľahčí rozšírenie oblasti pôsobnosti bezpečnostných osvedčení v dotknutých členských štátoch.

Článok 12

Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry

1. Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry musí manažér infraštruktúry získať bezpečnostné povolenie od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom sa nachádza dotknutá železničná infraštruktúra.

Bezpečnostné povolenie obsahuje povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry stanoveného v článku 9, a ktoré zahŕňa postupy a ustanovenia na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia dopravu a návestenia.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán vysvetlí požiadavky na bezpečnostné povolenia a požadované dokumenty, ak je to vhodné, vo forme pokynov k žiadosti.

2. Doba platnosti bezpečnostného povolenia je päť rokov a môže byť predĺžená na základe žiadosti manažéra infraštruktúry. Reviduje sa úplne alebo čiastočne, ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, návestenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby infraštruktúry. Manažér infraštruktúry bezodkladne informuje vnútroštátny bezpečnostný orgán o všetkých takýchto zmenách.

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže vnútroštátny bezpečnostný orgán požadovať revidovanie bezpečnostného povolenia.

3. Vnútroštátny bezpečnostný orgán rozhoduje o žiadosti o bezpečnostné povolenie bezodkladne, najneskôr však štyri mesiace po tom, čo žiadateľ predložil všetky potrebné informácie a všetky požadované doplňujúce informácie.

4. Vnútroštátny bezpečnostný orgán bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a obdobie platnosti bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takéhoto rozhodnutia.

5. V prípade cezhraničnej infraštruktúry príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány spolupracujú na účely vydania bezpečnostných povolení.

Článok 13

Prístup k školiacim zariadeniam

1. Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry a ich zamestnanci vykonávajúci kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti mali spravodlivý a nediskriminačný prístup ku školiacim zariadeniam pre rušňovodičov a vlakový personál, ak je takéto školenie potrebné na prevádzkovanie služieb v rámci ich siete.

Školiace služby zahŕňajú školenie o potrebných znalostiach trasy, prevádzkových predpisoch a postupoch, systéme návestenia a riadenia/zabezpečenia a núdzových postupoch uplatňovaných na prevádzkovaných trasách.

Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečujú, aby zamestnanci železničných podnikov a manažérov infraštruktúry mali prístup k takýmto osvedčeniam.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán zabezpečuje, aby školiace služby boli v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici 2007/59/ES, v TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch uvedených v článku 8 ods. 3 písm. e) tejto smernice.

2. Ak školiace zariadenia ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, členské štáty zabezpečujú, aby aj ostatné železničné podniky mali prístup k týmto zariadeniam za primeranú a nediskriminačnú cenu, ktorá súvisí s nákladmi a môže zahŕňať ziskové rozpätie.

3. Pri náboe nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti železničné podniky môžu zohľadniť všetky predchádzajúce školenia, kvalifikácie a skúsenosti získané v iných železničných podnikoch. Na tento účel sú takíto pracovníci oprávnení na prístup k všetkým dokumentom dokazujúcim ich školenia, kvalifikácie a skúsenosti, a môžu získavať kópie týchto dokumentov a postupovať ich ďalej.

4. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti.

Článok 14

Údržba vozidiel

1. Každému vozidlu sa pred jeho použitím v rámci siete prideli subjekt zodpovedný za údržbu a tento subjekt sa zaregistruje v registri vozidiel v súlade s článkom 47 smernice (EÚ) 2016/797.

2. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry za bezpečnú prevádzku vlaku, ako sa stanovuje v článku 4, subjekt zodpovedný za údržbu zaisťuje, aby boli vozidlá, za ktorých údržbu je zodpovedný, v bezpečnom prevádzkovom stave. Subjekt zodpovedný za údržbu zavedie pre tieto vozidlá na tento účel systém údržby, prostredníctvom ktorého:

- a) zabezpečuje, aby bola údržba vozidiel v súlade s dokumentáciou údržby každého vozidla a platnými požiadavkami vrátane predpisov o údržbe a príslušných ustanovení TSI;
- b) uplatňuje metódy nevyhnutné pre hodnotenie a posudzovanie rizík, ktoré sa zaviedli v CSM, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. a), v prípade potreby v spolupráci s inými subjektmi;
- c) zabezpečuje, aby jeho dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre monitorovanie podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa sprístupnia na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a
- d) zaisťuje výsledovateľnosť činností údržby.

3. Systém údržby pozostáva z týchto funkcií:

- a) funkcia riadenia, v rámci ktorej ide o dohľad nad funkciami údržby uvedenými v písmenách b) až d) a ich koordináciu, ako aj o zaistenie bezpečného stavu vozidla v železničnom systéme;
- b) funkcia rozvoja údržby, ktorej úlohou je spravovať dokumentáciu o údržbe vrátane riadenia konfigurácie na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, ako aj výkonnosti a predchádzajúcich skúseností;
- c) funkcia riadenia údržby vozového parku, v rámci ktorej sa riadi presun vozidla na údržbu a jeho navrátenie do prevádzky po údržbe;
- d) funkcia poskytovania údržby, v rámci ktorej ide o poskytovanie požadovanej technickej údržby vozidla alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o uvoľnení do prevádzky.

Subjekt zodpovedný za údržbu vykonáva riadiacu funkciu samostatne, ale vykonávanie funkcií údržby uvedených v písm. b) až d) alebo ich častí môže zadať iným obstarávateľom, ako napr. údržbárskym dielňam.

Subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečí, aby všetky funkcie stanovené v písm. a) až d) spĺňali požiadavky a kritériá posudzovania uvedené v prílohe III.

Údržbárske dielne uplatňujú príslušné sekcie prílohy III, ako sa určujú vo vykonávacích aktoch prijatých podľa odseku 8 písm. a), ktoré zodpovedajú funkciám a činnostiam, ktoré sa majú certifikovať.

4. V prípade nákladných vozňov a po prijatí vykonávacích aktov uvedených v odseku 8 písm. b) v prípade iných vozidiel akreditovaný alebo uznaný orgán alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydá každému subjektu zodpovednému za údržbu osvedčenie ECM v súlade s týmito podmienkami:

- a) procesy akreditácie a uznávania certifikácie sú založené aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti;
- b) systémom certifikácie sa preukáže, že subjekt zodpovedný za údržbu zriadil systém údržby na zaistenie bezpečného prevádzkového stavu všetkých vozidiel, za ktorých údržbu je zodpovedný;
- c) certifikácia ECM je založená na posúdení schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu spĺňať príslušné požiadavky a kritériá posudzovania ustanovené v prílohe III a konzistentným spôsobom ich uplatňovať. Zahŕňa systém dohľadu na účely zabezpečenia trvalého súladu s týmito požiadavkami a kritériami posudzovania po udelení osvedčenia ECM;
- d) certifikácia údržbárskych dielní sa zakladá na uplatnení príslušných sekcií prílohy III na príslušné funkcie a činnosti, ktoré sa majú certifikovať.

Ak je subjektom zodpovedným za údržbu železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, splnenie podmienok ustanovených v prvom pododseku môže kontrolovať vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku 10 alebo 12 a toto splnenie sa môže potvrdiť v osvedčeniach vydaných v súlade uvedenými postupmi.

5. Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 4 platia v celej Únii.

6. Na základe odporúčania agentúry Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia o podmienkach certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov, ako sa uvádza v prvom pododseku odseku 4, vrátane požiadaviek stanovených v prílohe III a v súlade s príslušnými CSM a TSI, a, ak je to potrebné, uvedené ustanovenia zmení.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3

Systém certifikácie vzťahujúci sa na nákladné vozne, ktorý bol prijatý nariadením Komisie (EÚ) č. 445/2011⁽¹⁾ sa uplatňuje dovtedy, kým sa uplatňujú vykonávacie akty uvedené v tomto odseku.

7. Agentúra do 16. júna 2018 vyhodnotí systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov, zväží možnosť rozšírenia tohto systému na všetky vozidlá, ako aj povinnú certifikáciu údržbárskych dielní a predloží Komisii svoju správu.

8. Na základe hodnotenia, ktoré vykoná agentúra podľa odseku 7, Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme, ak je to vhodné, a následne v prípade potreby zmení podrobné ustanovenia, v ktorých sa určí, ktoré požiadavky stanovené v prílohe III sa uplatňujú na účely:

- a) funkcií údržby vykonávaných údržbárskymi dielňami, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného vykonávania certifikácie údržbárskych dielní v súlade s príslušnými CSM a TSI;
- b) certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov na základe technických charakteristík týchto vozidiel, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného uplatňovania podmienok certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov v súlade s príslušnými CSM a TSI.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3

Článok 15

Výnimky zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu

1. Členské štáty môžu splniť povinnosť určiť subjekt zodpovedný za údržbu prostredníctvom alternatívnych opatrení v súvislosti so systémom údržby stanoveným v článku 14 v prípadoch týchto vozidiel:

- a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade s právnymi predpismi uvedenej krajiny;
- b) vozidlá používané na sieťach alebo na tratiach s odlišným rozchodom koľaje, než je rozchod hlavnej železničnej siete v rámci Únie, v súvislosti s ktorými sa plnenie požiadaviek stanovených v článku 14 ods. 2 zabezpečuje prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami;
- c) nákladné a osobné vozne, ktoré patria do parku nákladných vozňov v spoločnom užívaní s tretími krajinami, v ktorých je rozchod koľají iný ako v hlavnej železničnej sieti v Únii;
- d) vozidlá používané na sieťach uvedených v článku 2 ods. 3, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca ad hoc povolenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu predložené pred uvedením do prevádzky. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 22).

2. Alternatívne opatrenia uvedené v odseku 1 sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra v prípade:

- a) registrácie vozidiel podľa článku 47 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu;
- b) vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení železničným podnikom a manažérom infraštruktúry podľa článkov 10 a 12 tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo certifikáciu subjektu zodpovedného za údržbu.

3. Výnimky sú uvedené a odôvodnené vo výročnej správe uvedenej v článku 19. Ak sa javí, že v železničnom systéme Únie sa podstupujú neprimerané riziká v oblasti bezpečnosti, agentúra o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia osloví dotknuté strany a v prípade potreby požiada dotknutý členský štát o stiahnutie rozhodnutia o výnimke.

KAPITOLA IV

VNÚTROŠTÁTNE BEZPEČNOSTNÉ ORGÁNY

Článok 16

Úlohy

1. Každý členský štát zriadi vnútroštátny bezpečnostný orgán. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne bezpečnostné orgány mali potrebné vnútorné a vonkajšie organizačné kapacity z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov. Tento orgán je organizačne, právnu štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov alebo obstarávateľov a od subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby. Za predpokladu, že takáto nezávislosť je zaručená, tento orgán môže byť útvarom v rámci vnútroštátneho ministerstva zodpovedného za oblasť dopravy.

2. Vnútroštátny bezpečnostný orgán je poverený aspoň týmito úlohami:

- a) povoľovanie uvádzania traťových riadiacich-zabezpečovacích subsystémov a návstenia, energetických a infraštruktúrnych subsystémov tvoriacich železničný systém Únie do prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797;
- b) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797;
- c) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 a povolenia typu vozidla v súlade s článkom 24 smernice (EÚ) 2016/797;
- d) vykonávanie dohľadu na svojom území toho, aby komponenty interoperability boli v súlade so základnými požiadavkami, ako sa stanovuje v článku 8 smernice (EÚ) 2016/797;
- e) zabezpečovanie pridelenia európskeho čísla vozidla v súlade s článkom 46 smernice (EÚ) 2016/797 bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 4 uvedenej smernice;
- f) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 5;
- g) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 8;
- h) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie bezpečnostných povolení udelených v súlade s článkom 12;
- i) monitorovanie, podpora a prípadne presadzovanie a aktualizácia regulačného rámca v oblasti bezpečnosti vrátane systému vnútroštátnych predpisov;
- j) dohľad nad železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 17;
- k) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie preukazov rušňovodičov v súlade so smernicou 2007/59/ES;
- l) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie osvedčení udelených subjektom zodpovedným za údržbu.

3. Úlohy uvedené v odseku 2 sa nesmú preniesť na manažérov infraštruktúry, železničné podniky ani obstarávateľské subjekty a nesmú sa ani zadať subdodávateľovi formou zákazky.

Článok 17

Dohľad

1. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán na území členského štátu, v ktorom je usadený, dozerá na trvalé dodržiavanie právnej povinnosti železničného podniku a manažérov infraštruktúry, ktorá sa týka využívania systému riadenia bezpečnosti, ako sa uvádza v článku 9.

Na tieto účely vnútroštátne bezpečnostné orgány uplatňujú zásady stanovené v príslušnej CSM na výkon dohľadu uvedenej v článku 6 ods. 1 písm. c) a zabezpečujú, aby činnosti dohľadu zahŕňali predovšetkým kontrolu, či železničné podniky a manažéri infraštruktúry uplatňujú:

- a) systém riadenia bezpečnosti s cieľom monitorovať jeho účinnosť;
- b) jednotlivé alebo čiastočné prvky systému riadenia bezpečnosti vrátane prevádzkových činností, poskytovania údržby a materiálu a využívania dodávateľov na monitorovanie ich účinnosti a
- c) príslušné CSM uvedené v článku 6. Činnosti dohľadu súvisiace s týmto písmenom sa vzťahujú v prípade potreby aj na subjekty zodpovedné za údržbu.

2. Železničné podniky informujú príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány aspoň dva mesiace pred začatím akejkoľvek novej prevádzky železničnej dopravy, aby im umožnili naplánovať činnosti dohľadu. Železničné podniky tiež poskytujú prehľad kategórií zamestnancov a typov vozidiel.

3. Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia bezodkladne informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány o akýchkoľvek významných zmenách v údajoch uvedených v odseku 2.

4. Príslušné orgány, ktoré určia členské štáty, zabezpečujú monitorovanie dodržiavania platných pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov. Keď monitorovanie dodržiavania platných pravidiel nezabezpečujú vnútroštátne bezpečnostné orgány, príslušné orgány spolupracujú s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, aby umožnili vnútroštátnym bezpečnostným orgánom plniť ich úlohu dohľadu nad bezpečnosťou železníc.

5. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, požiada agentúru, aby platnosť uvedeného osvedčenia obmedzila alebo zrušila. Agentúra bezodkladne informuje všetky príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány, do ktorých pôsobnosti patrí oblasť činnosti železničného podniku. Ak sa agentúra rozhodne obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, uvedie dôvody svojho rozhodnutia.

V prípade nezhody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sa uplatňuje rozhodcovské konanie uvedené v článku 10 ods. 7. Ak je výsledok takéhoto rozhodcovského konania taký, že platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia sa nemá obmedziť ani zrušiť, dočasné bezpečnostné opatrenia uvedené v odseku 6 tohto článku sa pozastavujú.

V prípade, že vnútroštátny bezpečnostný orgán sám vydal osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 8, môže obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, pričom uvedie dôvody pre svoje rozhodnutie, a informuje o ňom agentúru.

Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán obmedzili alebo zrušili, má právo odvolať sa v súlade s článkom 10 ods. 12.

6. Ak pri výkone dohľadu vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, môže kedykoľvek uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane obmedzenia alebo okamžitého pozastavenia príslušných prevádzkových činností. Ak jednotné bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán to bezodkladne oznámi agentúre a poskytne podporné dôkazy pre svoje rozhodnutie.

Ak agentúra zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, okamžite obmedzí alebo zruší platnosť tohto osvedčenia.

Ak agentúra zistí, že opatrenia uplatňované vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sú neprimerané, môže požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o stiahnutie alebo úpravu uvedených opatrení. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán spolupracujú s cieľom dosiahnuť vzájomne prijateľné riešenie. Tento proces v prípade potreby zahŕňa aj železničný podnik. Ak tento proces nie je úspešný, ostáva v platnosti rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu o uplatnení dočasných opatrení.

Rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu týkajúce sa dočasných bezpečnostných opatrení podlieha vnútroštátnemu súdnemu preskúmaniu orgánom, ako sa uvádza v článku 18 ods. 3 V takom prípade môže platnosť dočasných bezpečnostných opatrení trvať až do skončenia preskúmania justičným orgánom bez toho, aby bol dotknutý odsek 5

Ak je doba trvania dočasného opatrenia dlhšia ako tri mesiace, vnútroštátny bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia a uplatní sa postup stanovený v odseku 5.

7. Vnútroštátny bezpečnostný orgán dohliada na traťové riadiace-zabezpečovacie subsystémy a návestenie a energetické a infraštruktúrne subsystémy a zabezpečuje, aby spĺňali základné požiadavky. V prípade cezhraničných infraštruktúr vykonáva svoje činnosti dohľadu v spolupráci s inými príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že manažér infraštruktúry už nespĺňa podmienky na svoje bezpečnostné povolenie, uvedený orgán povolenie obmedzí alebo zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.

8. Pri vykonávaní dohľadu nad účinnosťou systémov riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány zohľadniť úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 4 tejto smernice, a tam, kde je to vhodné, stredísk odbornej prípravy uvedených v smernici 2007/59/ES, pokiaľ má ich činnosť dosah na bezpečnosť železníc. Tento odsek sa uplatňuje bez toho, aby bola ovplyvnená zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa článku 4 ods. 3 tejto smernice.

9. Vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, v ktorých železničný podnik vykonáva svoju činnosť, spolupracujú pri koordinácii činností dohľadu týkajúcich sa uvedeného železničného podniku s cieľom zabezpečiť výmenu všetkých kľúčových informácií o konkrétnom železničnom podniku, a to najmä informácií o známych rizikách a úrovni bezpečnosti tohto podniku. Vnútroštátny bezpečnostný orgán si takisto vymieňa informácie s inými dotknutými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou, ak zistí, že železničný podnik neprijíma potrebné opatrenia na riadenie rizík.

Spoluprácou sa zabezpečí, aby bol dohľad dostatočne rozsiahly a nedochádzalo k zdvojeniu kontrol a auditov. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vypracovať spoločný plán dohľadu s cieľom zabezpečiť, aby sa audity a ďalšie kontroly vykonávali pravidelne s ohľadom na typ a rozsah činností dopravy v každom z dotknutých členských štátov.

Agentúra pomáha pri tejto koordinácii vypracovaním usmernení.

10. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu zaslať oznámenia s varovaním pre manažérov infraštruktúry a železničné podniky týkajúce sa prípadov nedodržania záväzkov podľa odseku 1.

11. Vnútroštátne bezpečnostné orgány využívajú informácie získané agentúrou pri posudzovaní spisu uvedenom v článku 10 ods. 5 písm. a) na účely dohľadu nad železničným podnikom po vydaní jeho jednotného bezpečnostného osvedčenia. Využívajú informácie získané počas procesu udeľovania bezpečnostného povolenia v súlade s článkom 12 na účely dohľadu nad manažérom infraštruktúry.

12. Na účely obnovenia jednotných bezpečnostných osvedčení agentúra alebo príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány v prípade bezpečnostného osvedčenia vydaného v súlade s článkom 10 ods. 8 využívajú informácie získané pri výkone činností dohľadu. Na účely obnovenia bezpečnostných povolení vnútroštátny bezpečnostný orgán takisto využíva informácie získané pri výkone svojich činností dohľadu.

13. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány prijímajú potrebné opatrenia s cieľom koordinovať a zabezpečovať výmenu informácií uvedených v odsekoch 10, 11 a 12 v plnom rozsahu.

Článok 18

Zásady rozhodovania

1. Agentúra pri posudzovaní žiadostí o jednotné bezpečnostné osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 1 a vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožňujú najmä všetkým zainteresovaným stranám, aby sa vyjadrili, a zdôvodňujú svoje rozhodnutia.

Urýchlene reagujú na požiadavky a žiadosti, bezodkladne oznamujú svoje požiadavky na informácie a všetky svoje rozhodnutia prijímajú do štyroch mesiacov potom, čo žiadateľ poskytol všetky požadované informácie. Pri vykonávaní úloh uvedených v článku 16 môžu kedykoľvek požiadať o technickú pomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov alebo iných kvalifikovaných orgánov.

V procese vývoja vnútroštátneho regulačného rámca vnútroštátne bezpečnostné orgány uskutočňujú konzultácie so všetkými zúčastnenými subjektmi a zainteresovanými stranami vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a poskytovateľov údržbárskych prác, ako aj používateľov a zástupcov zamestnancov.

2. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vykonávať všetky kontroly, audity a vyšetrovania potrebné na plnenie ich úloh a majú prístup ku všetkým relevantným dokumentom, do všetkých priestorov a k zariadeniam a vybaveniu manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a v prípade potreby všetkých subjektov uvedených v článku 4. Agentúra má vo vzťahu k železničným podnikom rovnaké práva, ak vykonáva svoje úlohy týkajúce sa bezpečnostnej certifikácie v súlade s článkom 10 ods. 5

3. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia vnútroštátnych bezpečnostných orgánov budú podliehať súdnemu preskúmaniu.

4. Vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností, a to najmä v rámci siete zriadenej agentúrou s cieľom harmonizovať svoje rozhodovacie kritériá na úrovni Únie.

Článok 19

Výročné správy

Vnútroštátne bezpečnostné orgány uverejňujú výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošlú ju agentúre do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:

- a) vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI na úrovni členského štátu v súlade s článkom 5 ods. 1;
- b) významných zmenách v právnych predpisoch v oblasti bezpečnosti železníc;
- c) stave vývoja bezpečnostnej certifikácie a udeľovania bezpečnostných povolení;
- d) výsledkoch a skúsenostiach v súvislosti s dohľadom nad manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi vrátane počtu a výsledkov kontrol a auditov;
- e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom 15 a
- f) skúsenostiach železničných podnikov a manažérov infraštruktúry s uplatňovaním relevantných CSM.

KAPITOLA V

VYŠETROVANIE NEHÔD A INCIDENTOV

Článok 20

Vyšetrovacia povinnosť

1. Členské štáty zabezpečujú, aby po akejkoľvek vážnej nehode v železničnom systéme Únie vyšetrovanie vykonával vyšetrovací orgán uvedený v článku 22. Cieľom vyšetrovania je možné zvýšenie bezpečnosti železníc a predchádzanie nehodám.

2. Vyšetrovací orgán uvedený v článku 22 môže tiež vyšetrovať aj tie nehody a incidenty, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli viesť k vážnym nehodám, vrátane technických porúch v štrukturálnych subsystémoch alebo komponentoch interoperability železničného systému Únie.

Vyšetrovací orgán môže rozhodnúť, či sa má alebo nemá vykonať vyšetrovanie takejto nehody alebo incidentu. Pri svojom rozhodovaní berie do úvahy:

- a) vážnosť nehody alebo incidentu;
 - b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;
 - c) dosah na bezpečnosť železníc a
 - d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo členských štátov.
3. Rozsah vyšetrovania a postup použitý pri vyšetrovaní stanovuje vyšetrovací orgán s prihliadnutím na články 21 a 23 a na základe očakávaných poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu a ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.
4. Vyšetrovanie sa v žiadnom prípade nezaoberá otázkami podielu viny či zodpovednosti.

Článok 21

Charakter vyšetrovania

1. Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému vymedzia právny charakter vyšetrovania tak, aby poverení vyšetrovatelia mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnnejším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.
2. V súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi členské štáty zabezpečujú, aby orgány zodpovedné za akékoľvek súdne vyšetrovania plne spolupracovali a aby sa vyšetrovateľom čo najskôr poskytol prístup k informáciám a dôkazom relevantným pre vyšetrovanie. Predovšetkým sa im poskytuje:
 - a) prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj prístup k príslušným železničným koľajovým vozidlám, príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie a návestenie;
 - b) právo na okamžité zaznamenanie dôkazov a kontrolované odobratie trosiek, infraštruktúrnych zariadení alebo komponentov na účely preskúmania alebo analýzy;
 - c) prístup k obsahu vlakových záznamových zariadení a zariadení, ktoré zaznamenávajú verbálne správy a zachytávajú údaje o prevádzke systému návestenia a riadenia, a možnosť využitia takého obsahu;
 - d) prístup k výsledkom obhliadok tiel obetí;
 - e) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu;
 - f) možnosť vypočuť zúčastnený železničný personál, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu a ostatných svedkov a
 - g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, železničný podnik, subjekty zodpovedné za údržbu a vnútroštátny bezpečnostný orgán.
3. Agentúra spolupracuje s vyšetrovacím orgánom v prípade, že sa vyšetrovanie týka vozidiel s oprávnením od agentúry alebo železničných podnikov s osvedčením od agentúry. Čo najskôr predloží vyšetrovaciemu orgánu všetky požadované informácie alebo záznamy a na základe prípadnej žiadosti poskytne vysvetlenie.
4. Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania.

Článok 22

Vyšetrovací orgán

1. Členské štáty zabezpečujú, aby nehody a incidenty uvedené v článku 20 vyšetroval stály orgán, ktorého členom je aspoň jeden vyšetrovateľ spôsobilý v prípade nehody alebo incidentu vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa. Tento orgán je organizačne, právnou štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, orgánov vyberajúcich poplatky, orgánov zodpovedných za pridelovanie a orgánov posudzovania zhody, ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúry a regulačných orgánov v odvetví železníc.

2. Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od ostatných subjektov uvedených v odseku 1 a na tieto účely musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť.

3. Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry a prípadne vnútroštátny bezpečnostný orgán boli povinní nehody a incidenty uvedené v článku 20 ihneď hlásiť vyšetrovaciemu orgánu a poskytnúť mu všetky dostupné informácie. Toto oznámenie sa v prípade potreby aktualizuje, akonáhle sú k dispozícii akékoľvek chýbajúce informácie.

Vyšetrovací orgán rozhoduje o tom, či začať vyšetrovanie, bez oneskorenia a v každom prípade najneskôr dva mesiace po prijatí hlásenia o nehode alebo incidente.

4. Vyšetrovací orgán môže úlohy podľa tejto smernice kombinovať s vyšetrovaniami iných udalostí než železničné nehody a incidenty, pokiaľ takéto iné vyšetrovania neohrozujú jeho nezávislosť.

5. V prípade potreby a pod podmienkou, že sa tým nenarušuje nezávislosť vyšetrovacieho orgánu stanovená v odseku 1, môže vyšetrovací orgán požiadať o pomoc vyšetrovacie orgány iných členských štátov alebo agentúru, aby poskytli svoje odborné posudky alebo aby vykonali technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.

6. Členské štáty môžu vyšetrovací orgán poveriť vyšetrovaním železničných nehôd a incidentov, ktoré nie sú predmetom článku 20.

7. Vyšetrovacie orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôsobenia technickému a vedeckému pokroku.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, agentúra podporuje vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Vyšetrovacie orgány s podporou agentúry v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 zriadia program partnerského preskúmania, v ktorom sa všetky vyšetrovacie orgány vyzývajú, aby sa do neho v záujme monitorovania svojej účinnosti a nezávislosti zapojili. Vyšetrovacie orgány s podporou sekretariátu uvedeného v článku 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 zverejnia:

- a) spoločný program partnerského preskúmania a kritériá preskúmania a
- b) výročnú správu o programe, v ktorej sa vyzdvihnú zistené silné stránky a návrhy na zlepšenie.

Správy o partnerskom preskúmaní sa poskytujú všetkým vyšetrovacím orgánom a agentúre. Uvedené správy sa uverejňujú na dobrovoľnom základe.

Článok 23

Postup vyšetrovania

1. Vyšetrovanie nehôd alebo incidentov uvedených v článku 20 vykonáva vyšetrovací orgán členského štátu, v ktorom k nim došlo. Ak nie je možné zistiť, v ktorom členskom štáte došlo k nehode alebo incidentu, alebo k nim došlo na hranici medzi dvoma členskými štátmi alebo v jej blízkosti, potom sa dotknuté vyšetrovacie orgány dohodnú, ktorý z nich má vykonať vyšetrovanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. V prvom prípade sa môže druhý vyšetrovací orgán zúčastniť na vyšetrovaní a má neobmedzený prístup k výsledkom.

Vyšetrovacie orgány iných členských štátov sa v prípade potreby vyzvú, aby sa zúčastnili na vyšetrovaní:

- a) ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik usadený a licencovaný v jednom z týchto členských štátov, alebo
- b) ak sa na nehode alebo incidente podieľalo vozidlo, ktoré je registrované alebo na ktorom sa vykonáva údržba v jednom z týchto členských štátov.

Vyšetrovacím orgánom z vyzvaných členských štátov sa udelia právomoci nevyhnutné k tomu, aby mohli v prípade požiadania pomáhať pri zhromažďovaní dôkazov pre potreby vyšetrovacieho orgánu z iného členského štátu.

Vyšetrovacie orgány z vyzvaných členských štátov získavajú prístup k informáciám a dôkazom potrebným k tomu, aby sa mohli účinne podieľať na vyšetrovaní, a to pri rešpektovaní vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa súdneho konania.

Tento odsek nebráni členským štátom v tom, aby sa dohodli, že dotknuté orgány budú pri vyšetrovaní spolupracovať za iných okolností.

2. Na vyšetrovanie každej nehody alebo každého incidentu poskytuje orgán zodpovedný za vyšetrovanie vhodné prostriedky zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vykonanie vyšetrovania. Posudok sa môže získať v rámci orgánu alebo mimo neho v závislosti od charakteru vyšetrovanej nehody alebo incidentu.

3. Vyšetrovanie sa vykonáva čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť a mali prístup k výsledkom. Dotknutý manažér infraštruktúry a železničné podniky, vnútroštátny bezpečnostný orgán, agentúra, obeť a ich rodinní príslušníci, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, zúčastnené záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a používateľov dostanú príležitosť poskytnúť relevantné odborné informácie s cieľom zvýšiť kvalitu správy o vyšetrovaní. Vyšetrovací orgán môže zohľadniť aj primerané potreby obetí a ich rodinných príslušníkov a priebežne ich informovať o priebehu vyšetrovania.

4. Vyšetrovací orgán uzavrie svoje vyšetrovanie na mieste nehody v najkratšom možnom čase, aby manažér infraštruktúry mohol čo najskôr obnoviť prevádzku infraštruktúry a uvoľniť ju pre železničnú dopravu.

Článok 24

Správy

1. Z každého vyšetrovania nehody alebo incidentu uvedených v článku 20 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení vyšetrovania. V správe sa uvádzajú ciele vyšetrovania podľa článku 20 ods. 1 a správa prípadne obsahuje odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.

2. Vyšetrovací orgán vydáva záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a spravidla najneskôr do 12 mesiacov po udalosti. Ak nie je možné záverečnú správu uverejniť do 12 mesiacov, vyšetrovací orgán uverejní predbežné vyhlásenie prinajmenšom pri príležitosti každého výročia nehody a podrobne v ňom opíše pokrok pri vyšetrovaní a všetky bezpečnostné otázky, ktoré sa vyskytli. Správa vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 23 ods. 3 a dotknutým orgánom a stranám v iných členských štátoch.

Komisia s ohľadom na skúsenosti vyšetrovacích orgánov zavedie prostredníctvom vykonávacích aktov štruktúru správy, ktorú budú správy o vyšetrovaní nehôd a incidentov čo najpresnejšie dodržiavať. Štruktúra správy obsahuje tieto prvky:

- a) opis udalosti a jej kontextu;
- b) záznamy o vyšetrovaní a pátraní vrátane systému riadenia bezpečnosti, uplatňovaných pravidiel a predpisov, fungovania železničných koľajových vozidiel a technických zariadení, organizácie ľudskej sily, dokumentácie o systéme prevádzky a predchádzajúcich udalostiach podobného charakteru;

- c) analýzy a závery týkajúce sa príčiny udalosti, vrátane prispievajúcich faktorov, súvisiace s/so:
- konaním zúčastnených osôb,
 - stavom železničných koľajových vozidiel alebo technických zariadení,
 - zručnosťou zamestnancov, postupmi a údržbou,
 - podmienkami regulačného rámca a
 - uplatňovaním systému riadenia bezpečnosti.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3

3. Vyšetrovací orgán každý rok do 30. septembra uverejní výročnú správu o vyšetrovaniach vykonaných v predchádzajúcom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaniach a opatreniach prijatých v súlade s vydanými predchádzajúcimi odporúčaniami.

Článok 25

Informácie posielané agentúre

- Do siedmich dní po svojom rozhodnutí začať vyšetrovanie vyšetrovací orgán o tom informuje agentúru. Informácie obsahujú dátum, čas a miesto udalosti, ako aj jej druh a dôsledky z hľadiska obetí na životoch, zranení a materiálnych škôd.
- Vyšetrovací orgán pošle agentúre kópiu záverečnej správy uvedenej v článku 24 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 24 ods. 3

Článok 26

Bezpečnostné odporúčania

- Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.
- Odporúčania sú určené vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčania, aj agentúre, ostatným subjektom alebo orgánom v dotknutom členskom štáte alebo iným členským štátom. Členské štáty, ich vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúra prijímajú v rozsahu svojich právomocí opatrenia potrebné na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.
- Agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán a iné orgány alebo subjekty alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania určené, informujú pravidelne vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe daného odporúčania.

KAPITOLA VI

prechodné a ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 27

Vykonávanie delegovania právomoci

- Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
- Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 15. júna 2016. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
- Je osobitne dôležité, aby Komisia v súlade so zavedenou praxou uskutočnila pred prijatím uvedených delegovaných aktov konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

4. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 28

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 51 smernice (EÚ) 2016/797. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 29

Správa a ďalšie opatrenia Únie

1. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do 16. júna 2021 a potom každých päť rokov správu o vykonávaní tejto smernice, najmä s cieľom monitorovať účinnosť opatrení na vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení.

Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení Únie.

2. Agentúra zhodnotí vývoj kultúry bezpečnosti vrátane hlásení udalostí. Do 16. júna 2024 predloží Komisii správu zahŕňajúcu prípadné zlepšenia, ktoré by sa mali vykonať na systéme. Komisia prijme na základe týchto odporúčaní vhodné opatrenia a navrhne prípadné zmeny tejto smernice.

3. Komisia do 16. decembra 2017 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o opatreniach prijatých v záujme dosiahnutia týchto cieľov:

- a) povinnosť pre výrobcov označiť komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti a prevádzkované na európskych železničných sieťach identifikačným kódom; čím zabezpečí, že identifikačný kód jasne identifikuje komponent, meno výrobcu a dôležité výrobné údaje;
- b) plná sledovateľnosť komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti, sledovateľnosť ich údržby a identifikácia ich prevádzkového životného cyklu a
- c) identifikácia spoločných povinných zásad údržby týchto komponentov.

Článok 30

Sankcie

Členské štáty stanovujú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na ich uplatňovanie. Sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce. Členské štáty oznámia Komisii tieto predpisy v lehote uvedenej v článku 33 ods. 1 a bezodkladne jej oznámia ich následné zmeny.

Článok 31

Prechodné ustanovenia

1. Príloha V k smernici 2004/49/ES sa uplatňuje do dátumu začatia uplatňovania vykonávacích aktov uvedených v článku 24 ods. 2 tejto smernice.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 tohto článku, na železničné podniky, ktoré sa majú certifikovať v období medzi 15. júnom 2016 a 16. júnom 2019 sa uplatňuje smernica 2004/49/ES. Takéto bezpečnostné osvedčenia sú platné až do dátumu skončenia ich platnosti.
3. Najneskôr od 16. júna 2019 agentúra vykonáva úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 10 v súvislosti s oblasťami prevádzky v členských štátoch, ktoré agentúre alebo Komisii nepodali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2. Odchylné od článku 10 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2, naďalej vydávať osvedčenia v súlade so smernicou 2004/49/ES do 16. júna 2020.

Článok 32

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) 2016/796 na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská sa môžu vziať do úvahy pri prijímaní právnych aktov Únie podľa tejto smernice.

Článok 33

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami 2, 3, 4, článkami 8 až 11, článkom 12 ods. 5, článkom 15 ods. 3, článkami 16 až 19, článok 21 ods. 2, článok 23 ods. 3 a ods. 7, článok 24 ods. 2, článok 26 ods. 3 a prílohami II a III do 16. júna 2019. Bezodkladne Komisii oznámia znenie týchto ustanovení.
2. Členské štáty môžu predĺžiť lehotu určenú na transpozíciu uvedenú v odseku 1 o ďalší jeden rok. Na tento účel členské štáty, ktoré do 16. decembra 2018 neuvedú v rámci lehoty na transpozíciu uvedenej v odseku 1 do účinnosti zákony, právne predpisy a správne opatrenia, oznámia túto skutočnosť agentúre a Komisii a uvedú dôvody pre takéto predĺženie.
3. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.
4. Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, kým na ich území nebudú vybudované železničné systémy.

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate na účely jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do jedného roka od prijatia žiadosti zavedú opatrenia na vykonávanie tejto smernice.

Článok 34

Zrušenie

Smernica 2004/49/ES zmenená smernicami uvedenými v prílohe IV časti A sa zrušuje s účinnosťou od 16. júna 2020 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IV časti B do vnútroštátneho práva a na ich uplatňovanie.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

Článok 35

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 36

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 11. mája 2016

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

PRÍLOHA I

SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ UKAZOVATELE

Vnútroštátne bezpečnostné orgány oznamujú spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) raz za rok.

Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, vnútroštátny bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné ukazovatele pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

Spoločné vymedzenia CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd sú uvedené v dodatku.

1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

1.1. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) závažných nehôd, členený na tieto druhy nehôd:

- zrážka vlaku so železničným vozidlom,
- zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu,
- vykoľajenie vlaku,
- nehody na priecestí vrátane nehôd na priecestí, na ktorých sa podieľajú chodci a ďalšie rozdelenie na päť druhov priecestí vymedzených v bode 6.2,
- nehody osôb zahŕňajúce pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo, s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu,
- požiar v železničných koľajových vozidlách,
- iné.

Každá závažná nehoda sa oznamuje pod príslušným druhom prvej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení).

1.2. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

- cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a vlakokilometrov v osobnej doprave),
- zamestnanec alebo dodávateľ,
- používateľ priecestia,
- neoprávnená osoba,
- iná osoba na nástupišti,
- iná osoba, ktorá nie je na nástupišti.

2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru po železnici, členený do týchto kategórií:

- nehoda, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku,
- počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.

3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovráždy

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) samovrážd a pokusov o samovraždu.

4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) okolností predchádzajúcich nehodám, členený na tieto druhy okolností:

- lom koľajnice,
- vybočenie koľaje a iná chyba geometrickej polohy koľaje,
- porucha návěstídiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti,

- prejdienie návěsti „stoj“ s prejděním nebezpečného místa,
- prejdienie návěsti „stoj“ bez prejděnia nebezpečného místa,
- lom kola prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel,
- lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel.

Je potrebné oznámiť všetky takéto okolnosti bez ohľadu na to, či boli alebo neboli príčinou nehôd. (Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti; okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti).

5. Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd

Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakokilometre):

- počet úmrtí a ťažkých zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),
- náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,
- náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúrou,
- náklady súvisiace s omeškami v dôsledku nehôd.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány oznamujú hospodárske dôsledky závažných nehôd.

VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.

6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

6.1. Percentuálny podiel tratí s vlakovými zabezpečovacími zariadeniami (TPS) v prevádzke a percentuálny podiel vlakokilometrov s využitím palubných TPS, ak tieto systémy poskytujú:

- výstrahu,
- výstrahu a automatické zastavenie,
- výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,
- výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.

6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometer koľaje) týchto piatich druhov:

- a) pasívne priecestia
- b) aktívne priecestia:
 - i) manuálne,
 - ii) s automatickou výstrahou pre používateľa,
 - iii) s automatickou zábranou pre používateľa,
 - iv) s koľajovým zabezpečovacím zariadením.

Dodatok

Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd**1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody**

- 1.1. „závažná nehoda“ je každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy okrem nehôd v dielňach, skladoch a depách;
- 1.2. „značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ je škoda vo výške minimálne 150 000 EUR;
- 1.3. „značné narušenie prepravy“ je pozastavenie vlakových služieb na hlavnej železničnej trati na minimálne šesť hodín;
- 1.4. „vlak“ je jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo motorovými vozňami alebo jeden motorový vozeň jazdiaci samostatne, ktorý sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň;
- 1.5. „zrážka vlaku so železničným vozidlom“ je čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom;
- 1.6. „zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu“ je zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ), vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením;
- 1.7. „vykoľajenie vlaku“ je každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zide z koľajníc;
- 1.8. „nehoda na priecestí“ je nehoda na priecestí, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priecestia, ako sú chodci, alebo objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ;
- 1.9. „nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo“ je nehoda, ktorej účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých narazilo buď železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty počas jazdy na takýchto vozidlách;
- 1.10. „požiar v železničnom koľajovom vozidle“ je požiar alebo výbuch, ku ktorým dôjde v železničnom koľajovom vozidle (vrátane jeho nákladu) pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na nácestných zastávkach, ako aj počas rozraďovania;
- 1.11. „iná (nehoda)“ je každá iná nehoda ako zrážka vlaku so železničným vozidlom, zrážka s prekážkou v priestore prechodového prierezu, vykoľajenie vlakov, nehoda na priecestí, nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo alebo požiar v železničnom koľajovom vozidle;
- 1.12. „cestujúci“ je každá osoba, okrem členov posádky vlaku, ktorá cestuje po železnici, vrátane cestujúceho, ktorý sa pokúša nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku, na účely štatistiky o nehodách;
- 1.13. „zamestnanec alebo dodávateľ“ je každá osoba, ktorá je zamestnaná v súvislosti so železnicou a ktorá je v čase nehody na pracovisku, vrátane personálu dodávateľov, samostatne zárobkovo činných dodávateľov, posádky vlaku a osôb obsluhujúcich železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry;
- 1.14. „používateľ priecestia“ je každá osoba používajúca priecestie na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši;
- 1.15. „neoprávnená osoba“ je každá osoba nachádzajúca sa v železničných priestoroch, kde je jej prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľa priecestia;
- 1.16. „iná osoba na nástupišti“ je každá osoba nachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priecestia“, „iná osoba mimo nástupišta“ alebo „neoprávnená osoba“;

- 1.17. „iná osoba mimo nástupišťa“ je každá osoba nenachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priecestia“, „iná osoba na nástupišti“ alebo „neoprávnená osoba“;
- 1.18. „úmrtie (usmrtená osoba)“ je každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd;
- 1.19. „ťažké zranenie (ťažko zranená osoba)“ je každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu.

2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

- 2.1. „Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru“ je každá nehoda alebo incident, ktorá alebo ktorý je predmetom hlásenia v súlade s RID ⁽¹⁾/ADR bodom 1.8.5;
- 2.2. „nebezpečný tovar“ sú látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.

3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy

- 3.1. „samovražda“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom;
- 3.2. „pokus o samovraždu“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.

4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

- 4.1. „lom koľajnice“ je každá koľajnica rozdelená na dva alebo viac kusov alebo každá koľajnica, z ktorej sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu;
- 4.2. „vybočenie koľaje alebo iná chyba geometrickej polohy koľaje“ je každý nedostatok súvisiaci s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúci si vyradenie koľaje z prevádzky alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti;
- 4.3. „porucha návěstídiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti“ je technická porucha systému návštenia (buď infraštruktúry, alebo železničného koľajového vozidla), ktorej výsledkom je návštenie menej obmedzujúcich informácií, než je potrebné;
- 4.4. „prejdenie návěsti“ stoj „s prejdením nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe a v jazde na nebezpečné miesto;
- 4.5. „prejdenie návěsti“ stoj „bez prejdenia nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe, ale nepokračuje v jazde na nebezpečné miesto.

Nepovolený pohyb uvedený v bodoch 4.4 a 4.5 je prejdenie:

- svetelnej traťovej návěsti alebo semaforu signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti, stoj, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS),
- konca povoleného bezpečného pohybu nastaveného v TPS,
- bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,
- návěsti „stoj“ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návěstí.

Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú návěsti stoj. Nepatria sem prípady, keď sa návěsť z akéhokoľvek dôvodu nevaruje pred nebezpečenstvom dostatočne včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návěšťou.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch ukazovateľoch nepovoleného pohybu uvedených v zarážkach tohto bodu osobitne a musia nahlasovať aspoň spoločný ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch;

- 4.6. „lom kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky);

⁽¹⁾ RID, Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru prijatý na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

- 4.7. „lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

5. **Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd**

- 5.1. Hodnota zabránenia obeti pri nehode (VPC) sa skladá z:

- 1) samotnej hodnoty bezpečnosti: ochoty platiť (WTP) založenej na uvedených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.
- 2) priamych a nepriamych nákladov: hodnoty nákladov odhadnutej v členskom štáte a zloženej z:
 - nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,
 - nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na záchrannú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,
 - výrobných strát: spoločenskej hodnoty tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

Pri výpočte nákladov v prípade obetí pri nehode sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné VPC pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).

- 5.2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych a/alebo nepriamych nákladov:

Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto úvah:

- odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom ochoty platiť v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,
- vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie. Vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými a/alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,
- metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysuplných otázok kladených respondentom.

Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.

- 5.3. Vymedzenie pojmov

- 5.3.1. „Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu“ sú náklady železničných podnikov a manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.

- 5.3.2. „Náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre“ sú náklady na nové železničné koľajové vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviťelných železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky a manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájomom železničných koľajových vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.

- 5.3.3. „Náklady súvisiace s omeškami v dôsledku nehôd“ sú peňažná hodnota omeškaní, ktorá vznikne používateľom železničnej dopravy (cestujúcim a zákazníkom nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítaná podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspor cestovného času

Hodnota času pre cestujúceho vo vlaku (za hodinu)

$$VT_p = [VT \text{ cestujúcich do zamestnania}] * [\text{priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok}] + [VT \text{ cestujúcich mimo zamestnania}] * [\text{Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok}]$$

VT_p v EUR na jedného cestujúceho za hodinu

„cestujúci do zamestnania“ je cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou, okrem dochádzky do zamestnania.

Hodnota času pre nákladný vlak (za hodinu):

$$VT_F = [VT \text{ nákladných vlakov}] * [(\text{tonokilometer}) / (\text{vlakokilometer})]$$

VT_F v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu

Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonokilometer)/(vlakokilometer)

CM = Náklady na 1 minútu omeškania vlaku

Osobný vlak

$CM_p = K1 \cdot (VT_p/60) \cdot [(\text{osobokilometer})/(\text{vlakokilometer})]$

Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakokilometer)

Nákladný vlak

$CM_f = K2 \cdot (VT_f/60)$

Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou omeškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku omeškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežný cestovný čas.

Náklady súvisiace s omeškaním v dôsledku nehody = $CM_p \cdot (\text{minúty omeškania osobných vlakov}) + CM_f \cdot (\text{minúty omeškania nákladných vlakov})$

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady súvisiace s omeškaním treba vypočítať pre závažné nehody takto:

- skutočné omeškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici
- skutočné omeškania alebo, v prípade, že to nie je možné, odhadované omeškania na ostatných dotknutých tratiach.

6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

- 6.1. „Vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS)“ je systém, ktorý pomáha vynútiť rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení.
- 6.2. „Palubné systémy“ sú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návěstí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie nebezpečných miest a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení. Palubné TPS sú opísané takto:
- a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,
 - b) výstraha a automatické zastavenie, ktoré poskytujú rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návěstí „stoj“,
 - c) výstraha a automatické zastavenie a bodová kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest, pričom „bodová kontrola rýchlosti“ je kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pri približovaní sa k návěstí;
 - d) výstraha a automatické zastavenie a nepretržitá kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest a nepretržitú kontrolu dodržiavania rýchlostných obmedzení trate, pričom „nepretržitá kontrola rýchlosti“ je trvalé označenie a vynucovanie dodržiavania maximálnej povolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.

Typ d) sa považuje za automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie (ATP).

- 6.3. „Priecestie“ je úrovňové križovanie železničnej trate s cestou alebo s priechodom stanovené manažérom infraštruktúry a otvorené verejným alebo súkromným používateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody medzi koľajnicami výhradne pre zamestnancov.
- 6.4. „Cesta“ je na účel štatistiky o železničných nehodách každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane prilahlých chodníkov pre chodcov a bicykle.
- 6.5. „Priechod“ je každá trať iná ako cesta, určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.
- 6.6. „Pasívne priecestie“ je priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.
- 6.7. „Aktívne priecestie“ je priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.
- Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení zahŕňa:
 - polovičné alebo plné prekážky,
 - závary.

- Výstraha prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:
 - viditeľné zariadenia: svetlá,
 - počuteľné zariadenia: zvony, trúby, klaksóny atď.

Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:

- a) manuálne: priecestie, kde zábranu alebo výstrahu pre používateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc;
- b) automatické s výstrahou pre používateľa priecestia: priecestie, kde výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak;
- c) automatické so zábranou pre používateľa: priecestie, kde zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak. Toto priecestie zahŕňa zábranu aj výstrahu pre používateľa;
- d) s koľajovým zabezpečovacím zariadením: priecestie, kde návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie umožňujú vlaku pokračovať, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené pre používateľa zábranou a keď je bez prekážok.

7. Vymedzenie jednotiek merania

- 7.1. „Vlakokilometer“ je jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa má použiť štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.
 - 7.2. „Osobokilometer“ je jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.
 - 7.3. „Dĺžka trate“ je dĺžka trate meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa má počítať iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom.
 - 7.4. „Dĺžka koľaje“ je dĺžka koľaje meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa má počítať každá koľaj.
-

PRÍLOHA II

NOTIFIKÁCIA VNÚTROŠTÁTNYCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV

Medzi vnútroštátne bezpečnostné predpisy oznamované v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) patria:

1. predpisy týkajúce sa existujúcich vnútroštátnych bezpečnostných cieľov a bezpečnostných metód;
 2. predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti a bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov;
 3. spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom TSI, vrátane predpisov pre systém signalizácie a riadenia vlakovej dopravy;
 4. predpisy stanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy (podnikové predpisy), ktoré musia vydať manažéri infraštruktúry a železničné podniky;
 5. predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré ešte nie sú predmetom TSI;
 6. predpisy o vyšetrovaní nehôd a incidentov.
-

PRÍLOHA III

Požiadavky a kritériá posudzovania pre organizácie žiadajúce o osvedčenie ECM alebo o osvedčenie týkajúce sa funkcií údržby, ktoré subjekt zodpovedný za údržbu zadal externému dodávateľovi

Riadenie organizácie sa musí vo všetkých relevantných častiach zdokumentovať, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie a vo vzťahu k subdodávateľom. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) musí spĺňať tieto základné požiadavky, ktoré organizácia plní sama alebo prostredníctvom zmluvných dojednaní:

1. Vodcovstvo — záväzok vytvoriť a implementovať systém údržby organizácie a priebežne zlepšovať jeho efektívnosť;
2. Posúdenie rizika — štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík spojených s údržbou vozidiel, vrátane rizík, ktoré priamo vyplývajú z prevádzkových postupov a činností iných organizácií alebo osôb, a k vymedzeniu vhodných opatrení na riadenie rizík;
3. Monitorovanie — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vykonávania opatrení na riadenie rizík, ich správneho fungovania a dosiahnutia cieľov organizácie;
4. Priebežné zlepšovanie — štruktúrovaný prístup k analýze informácií zhromaždených prostredníctvom pravidelného monitorovania, auditov alebo iných relevantných zdrojov a k využívaniu získaných výsledkov pri učení a prijímaní preventívnych alebo nápravných opatrení v záujme udržania alebo zlepšenia úrovne bezpečnosti;
5. Štruktúra a zodpovednosť — štruktúrovaný prístup k určeniu zodpovednosti jednotlivcov a tímov v záujme spoľahlivého plnenia bezpečnostných cieľov organizácie;
6. Riadenie kompetencií — štruktúrovaný prístup k zaisteniu potrebných kompetencií pracovníkov, aby mohli za každých okolností bezpečne, efektívne a účinne dosahovať ciele organizácie;
7. Informácie — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu dostupnosti dôležitých informácií pre osoby prijímajúce stanoviská a rozhodnutia na všetkých úrovniach organizácie, ako aj k zabezpečeniu úplnosti a vhodnosti informácií;
8. Dokumentácia — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vysledovateľnosti všetkých relevantných informácií;
9. Zmluvné činnosti — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí primerané riadenie subdodávateľských činností v záujme dosiahnutia cieľov organizácie a pokrytia všetkých kompetencií a požiadaviek;
10. Činnosti v oblasti údržby — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:
 - identifikácia a správne riadenie všetkých činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť a komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, ako aj identifikácia všetkých potrebných zmien činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť, ich primerané riadenie na základe predchádzajúcich skúseností a uplatňovania spoločných bezpečnostných metód posudzovania rizík v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. a) a ich primeraná dokumentácia;
 - dodržiavanie základných požiadaviek na interoperabilitu;
 - vykonávanie a kontrola zariadení údržby, vybavenia a nástrojov potrebných a vyvinutých špecificky na účely poskytovania údržby;
 - analýza pôvodnej dokumentácie týkajúcej sa vozidla na účely prvej dokumentácie údržby a s cieľom zabezpečiť jej správne vykonávanie prostredníctvom rozvoja objednávok na údržbu;
 - použitie komponentov (vrátane náhradných dielov) a materiálov v súlade s objednávkami na údržbu a dokumentáciou poskytovateľa; komponenty a materiály sa skladujú, používajú a prepravujú vhodným spôsobom, ako sa uvádza v objednávkach na údržbu a v dokumentácii poskytovateľa, a sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi, ako aj s požiadavkami príslušných objednávok na údržbu;

- stanovenie, identifikácia, poskytnutie, zaznamenávanie a disponibilnosť vhodných a primeraných zariadení, vybavenia a prístrojov na účely poskytovania služieb údržby v súlade s objednávkami na údržbu a ďalšími platnými špecifikáciami, pričom sa zaručí bezpečné poskytnutie údržby, ergonómia a ochrana zdravia;
- existencia postupov organizácie, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, aby sa jej meracie prístroje, všetky zariadenia, vybavenie a nástroje správne používali, kalibrovali, uchovávali a udržiavali v súlade s dokumentovanými postupmi;

11. Kontrolné činnosti — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:

- vyradenie vozidiel z prevádzky v stanovenom čase na účely plánovanej, podmienenej alebo opravárenskej údržby alebo v prípade akýchkoľvek zistených porúch či iných potrieb;
 - prijatie opatrení potrebných na kontrolu kvality;
 - vykonávanie úloh údržby v súlade s objednávkami na údržbu a vydanie oznámenia o návrate do prevádzky, ktoré obsahuje prípadné obmedzenia používania;
 - nahlásenie, vyšetrovanie a analýza možných situácií nedodržovania predpisov pri uplatňovaní systému riadenia, ktoré by mohli viesť k nehodám, incidentom, situáciám, keď takmer došlo k havárii, alebo iným nebezpečným udalostiam, ako aj prijatie potrebných preventívnych opatrení v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c);
 - proces pravidelných interných auditov a monitorovania, ktorý je v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c).
-

PRÍLOHA IV

ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom jej neskorších zmien

(podľa článku 34)

Smernica 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)
Smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1)
Smernica 2008/110/ES	(Ú. v. EÚ L 345, 23.12.2008, s. 62)
Smernica Komisie 2009/149/ES	Ú. v. EÚ L 313, 28.11.2009, s. 65)
Korigendum 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16)
Smernica Komisie 2014/88/EÚ	(Ú. v. EÚ L 201, 10.7.2014, s. 9)

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(podľa článku 34)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2004/49/ES	30. apríla 2006
2008/57/ES	19. júla 2010
2008/110/ES	24. decembra 2010
Smernica Komisie 2009/149/ES	18. júna 2010
Smernica Komisie 2014/88/EÚ	30. júla 2015

PRÍLOHA V

Tabuľka zhody

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
Článok 1	Článok 1
Článok 2	Článok 2
Článok 3	Článok 3
Článok 4	Článok 4
Článok 5	Článok 5
Článok 6	Článok 6
Článok 7	Článok 7
Článok 8	Článok 8
Článok 9	Článok 9
Článok 10	Článok 10
–	Článok 11
Článok 11	Článok 12
Článok 12	–
Článok 13	Článok 13
Článok 14a ods. 1 až 7	Článok 14
Článok 14a ods. 8	Článok 15
Článok 15	–
Článok 16	Článok 16
–	Článok 17
Článok 17	Článok 18
Článok 18	Článok 19
Článok 19	Článok 20
Článok 20	Článok 21
Článok 21	Článok 22
Článok 22	Článok 23
Článok 23	Článok 24
Článok 24	Článok 25
Článok 25	Článok 26
Článok 26	–
–	Článok 27
Článok 27	Článok 28
Článok 28	–
Článok 29	–
Článok 30	–
Článok 31	Článok 29
Článok 32	Článok 30
–	Článok 31
–	Článok 32
Článok 33	Článok 33

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
–	Článok 34
Článok 34	Článok 35
Článok 35	Článok 36
Príloha I	Príloha I
Príloha II	Príloha II
Príloha III	–
Príloha IV	–
Príloha V	–
–	Príloha III

Vyhlasenie Komisie k vysvetľujúcim dokumentom

Komisia pripomína, že Európsky parlament, Rada a Komisia vo svojom spoločnom politickom vyhlásení k vysvetľujúcim dokumentom z 27. októbra 2011 uznali, že informácie, ktoré členské štáty poskytujú Komisii v súvislosti s transpozíciou smerníc do vnútroštátneho práva, „musia byť jasné a presné“, aby sa Komisii uľahčilo plnenie jej úlohy vykonávať dozor nad uplatňovaním práva Únie. V tomto prípade mohli byť na tento účel použité vysvetľujúce dokumenty. Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že končené znenie neobsahuje ustanovenia v tomto zmysle.

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK